

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DES RELATIONS ÉCONOMIQUES

ENTRE LES

Compagnies houillères

ET LES

Industries de transport

DANS LA RÉGION DU NORD

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le vendredi 12 juin 1908, à 2 h. 1/2

PAR

Paul LENGLIN

Président : M. PERREAU.

Suffragants : { MM. SOUCHON, professeur.
HITIER, agrégé.

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1908

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DES RELATIONS ÉCONOMIQUES

ENTRE LES

Compagnies houillères

ET LES

Industries de transport

DANS LA RÉGION DU NORD

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le vendredi 12 juin 1908, à 2 heures 1/2

PAR

Paul LENGLIN

Président : M. PERREAU.

*Suffragants : { MM. SOUCHON, professeur.
HITIER, agrégé.*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1908



A MON PÈRE

BIBLIOGRAPHIE

- Paul Léon.** — Fleuves, canaux, chemins de fer (1903).
- Schnerb.** — Etude générale sur les transports. — Congrès du commerce et de l'industrie.
- E. Baras.** — La concurrence, la gratuité des canaux (1887).
- Cahier des charges du 21 juin 1857* (applicables aux concessions de la Compagnie du chemin de fer du Nord).
- Imprimerie Chaix.** — Recueil général des tarifs de chemins de fer. — Petite vitesse (avril 1908).
- Picard.** — Traité des chemins de fer (1887).
- Colson.** — Transports et tarifs (1898).
- Jean de la Ruelle.** — Régime des embranchements particuliers.
- La « Mutuelle Transport ».* — Bulletins d'avril, août et septembre 1902 et mai 1903 (canal du Nord, état de la voie d'eau actuelle. La concurrence des voies ferrées et les voies navigables par Louis Laffite. Le programme des grands travaux devant le Sénat).
- Revue politique et parlementaire.* — Numéro du 10 janvier 1902 (quelques réflexions sur le projet du nouveau canal du Nord).
- La Rivière et Bourgeois.** — Canal du Nord. — Notice sur l'avant-projet (1905).
- De Lespinat.** — Le programme Baudin et les moyens de transport de l'avenir (1903).
- Yves Guyot.** — 500 millions à l'eau (1906). — Gaspillages régressifs et dépenses nécessaires (1903).
- Guillain, député.** — Rapport. — Chambre des députés. — Annexe au procès-verbal de la séance du 8 novembre 1901.
- Office des transports.* — Comptes-rendus trimestriels d'avril 1904 et janvier 1907.
- Syndicat de la batellerie.* — Compte-rendu de l'assemblée générale ordinaire du 19 septembre 1906.
- E. Grüner.** — Werthminderung von Kohle und Koke bei der Schiffsbeforderung. — Congrès international de la navigation. — Dusseldorf, 1902. — 1^{re} partie, 3^e question.
- Léon de Seilhac.** — Les mariniers du Nord et leur dernière grève (1905).
- F. Maury.** — Le port de Paris, hier et demain (1904).
-

DES RELATIONS ÉCONOMIQUES

ENTRE LES

Compagnies houillères et les Industries de transport

DANS LA RÉGION DU NORD

INTRODUCTION

S'il est une vérité économique, c'est bien celle qui consiste à dire que la faculté d'expansion commerciale d'une marchandise dépend autant de son prix de transport que de sa valeur à pied d'œuvre.

Ce principe s'applique à toute espèce de marchandise, mais il régit plus étroitement encore certaines d'entre elles, parce que leur emploi est intimement lié à la prospérité économique d'un pays.

Si, de plus, ces marchandises sont des substances essentiellement pondéreuses, c'est-à-dire lourdes et encombrantes, elles ne pourront supporter des prix de transport élevés par rapport à leur valeur intrinsèque. Or, parmi elles figurent, au premier chef, les marchandises que l'on désigne sous le terme générique de « combustibles minéraux » : la consommation en combustibles minéraux paraît

être, en effet, un critérium sûr de l'activité économique, industrielle et commerciale d'un peuple ; d'autre part ces combustibles, par suite de leur qualité pondéreuse, sont très sensiblement affectés par certaines variations de prix de transport, que d'autres produits peuvent accepter sans préjudice appréciable, parce qu'ils ont à leur centre de production une valeur propre beaucoup plus considérable.

Mais, si l'expansion commerciale de la houille est intimement liée à son prix de transport, elle le sera surtout dans un pays comme la France, où la production nationale est insuffisante pour satisfaire à la consommation et où les houilles indigènes ont encore à subir l'âpre concurrence que leur font les houilles anglaises, belges et allemandes.

Approfondir, pour notre pays, l'étude des relations économiques entre les Compagnies houillères et les industries de transport, voilà donc qui paraît bien séduisant. Mais, vouloir poursuivre une telle étude dans toute son ampleur soulève, à notre avis, quelque objection. Une question de cette envergure ne peut que nous entraîner dans des considérations fort complexes, complexes à ce point qu'elles nuiront à la clarté de l'ensemble : qu'est-ce au juste, en effet, que d'étudier les relations économiques des Compagnies houillères avec les industries de transport ? C'est *essentiellement* examiner quels sont les rapports de ces Compagnies, d'une part avec la voie ferrée, d'autre part avec la voie navigable : or, la France se trouve divisée en

un certain nombre de grands réseaux de chemins de fer dont l'exploitation est confiée à l'initiative privée et cette initiative s'est exercée dans des conditions fort différentes suivant la région qu'il s'agissait d'exploiter. Rien de plus rationnel d'ailleurs, car dans telle contrée, le trafic de telle marchandise contribuera dans la part la plus large à la prospérité d'un réseau, qui consentira des réductions de prix que d'autres réseaux n'ont pas intérêt à insérer dans leurs tarifs, la même marchandise ne leur fournissant qu'un appoint insignifiant.

On conçoit alors combien seront diversifiés les aspects que peut affecter une pareille question. On comprend surtout combien il sera difficile de tirer de cette étude une conclusion tangible ; car ce qui sera vérité en deçà de tel courant de transports sera souvent erreur au delà. Aussi nous a-t-il semblé qu'il était préférable, sinon indispensable, de simplifier la question telle qu'elle s'était posée d'abord, le sujet devant gagner en clarté ce qu'il perdrait en ampleur.

Parmi les diverses simplifications que l'on peut envisager, il en est une qui nous a paru s'imposer à premier examen. En effet, nous possédons en France deux gros centres productifs de combustibles minéraux, d'une part les bassins du Nord et du Pas-de-Calais, d'autre part les bassins du Centre de la France. De ces deux centres, le premier est, sans conteste, de beaucoup le plus important, puisqu'il fournit plus des deux tiers de la production totale : voilà déjà qui nous incite à lui donner la préférence. Cette

préférence s'affirme, lorsque nous constatons que l'étude des relations économiques des Compagnies houillères du Nord et du Pas-de-Calais avec les industries de transport de leur région, a cet avantage de nous placer en face d'une compagnie de chemin de fer (la Compagnie du Nord), prospère entre toutes, dont l'intelligente activité et l'heureuse initiative se sont manifestées trop souvent pour qu'il soit vraiment utile d'y insister et devant une région où le réseau de navigation intérieure a été particulièrement favorisé et perfectionné. Notre choix devient définitif, enfin, lorsque nous estimons pouvoir parvenir à une conclusion unique, claire et précise qui, sans doute, ne vaudra pas pour la France entière, mais qui intéressera du moins la région la plus active et la plus industrielle de notre sol national.

PREMIÈRE PARTIE

LES HOUILLÈRES DANS LEURS RAPPORTS AVEC LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD

CHAPITRE PREMIER

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU NORD.

Lorsque des relations économiques s'établissent, fréquentes et diverses, soit entre un service public et les membres de la société, soit même uniquement entre simples particuliers, il est d'usage constant — de principe pourrait-on dire — que ces relations soient régies par des tableaux minutieusement réglés jusque dans leurs moindres détails, tableaux ordinairement désignés sous le nom de tarifs, dont l'objet est de prévoir et de résoudre automatiquement la grosse majorité des questions susceptibles de se présenter.

L'utilité de ces tarifs est assez manifeste pour que nous n'ayons pas à y insister ; bien plus, l'économie de temps qu'ils permettent de réaliser et la facilité qu'ils apportent

leurs formules à la solution des difficultés éventuelles, font bien souvent de leur confection une véritable nécessité ; aussi, qu'il s'agisse de services publics considérables comme l'administration des douanes, de grandes industries comme nos Compagnies de chemins de fer, ou de simples sociétés de particuliers comme les Compagnies d'assurances, nous voyons toujours des tarifs veiller, en quelque sorte, à la bonne harmonie de leurs rapports avec le public. Mais, les Compagnies de chemins de fer, dont nous venons de faire mention, se trouvent à cet égard dans une situation assez spéciale : bien qu'elles soient industries privées et que l'Etat ait conservé le droit de concéder des lignes concurrentes à celles qu'elles exploitent, elles jouissent pratiquement d'un véritable monopole, de sorte que leurs tarifs ne sont pas soumis aux lois de la libre concurrence. Les diverses dispositions de ces tarifs étant appelées à avoir une répercussion considérable sur l'activité économique du pays, il était du devoir de l'Etat d'en surveiller la confection et d'intervenir, par conséquent, dans une exploitation qui s'exerçait en fait sous une telle forme : il leur a imposé un Cahier des charges, qui règle minutieusement tous les détails de l'exploitation de chacun des réseaux concédés et qui ne laisse aux Compagnies, ni liberté entière pour le tracé des voies ferrées, ni liberté entière pour les tarifs, en ce sens qu'il prévoit un tarif maximum pour les transports en grande et en petite vitesse, qu'il interdit d'accorder des prix de faveur à tel particulier et qu'il décide que l'homologation de

l'Administration Supérieure pourra, seule, permettre aux Compagnies la perception des tarifs qu'elles auront modifiés, suivant le droit d'initiative qui leur est exclusivement accordé (Art. 48 du Cahier des charges).

*
* *

On a beaucoup discuté, sans du reste se mettre d'accord, sur la question de savoir quelle est la véritable nature de ce cahier des charges ; on a discuté surtout sur la véritable nature des tarifs, qui en sont une application directe : les uns leur ont attribué force de loi (1), d'autres en ont fait de véritables actes administratifs (2), d'autres encore les ont réduits au rôle de simples conventions (3).

L'importance de cette discussion est énorme : en effet, les conséquences seront très différentes suivant l'opinion adoptée, tant au point de vue de la façon dont seront traités les tarifs (conséquences juridiques), qu'au point de vue des rapports qui s'établiront entre l'Etat, les Compa-

(1) De nombreuses décisions judiciaires ont affirmé que les tarifs avaient force de loi ; en outre et dans le même sens : Picard, *Traité des chemins de fer*, t. IV, p. 75 et suiv. ; Sarrut, *Transports des marchandises*, p. 64 ; Bédarride, *Des chemins de fer*, t. I, n° 36 ; Blanche, *Des transports par chemins de fer et des responsabilités des Compagnies*, n° 83 ; Féraud-Giraud, *Code des transports de voyageurs et de marchandises par chemins de fer*, t. I, n° 412 ; Féolde, *Des transports par chemins de fer*, n° 101.

(2) Théorie soutenue par le commissaire du gouvernement devant le tribunal des conflits, le 3 janvier 1851 (*Recueil des arrêts du Conseil d'Etat*, Lebon) ; en outre et dans le même sens : Laferrière, *Traité de la juridiction administrative*, 1887, t. I, p. 549-550 ; Aucoc, *Conférences de droit administratif*, t. III, n°s 1508 et suiv.

(3) En ce sens : MM. Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, t. III, 1899 p. 632 ; Lamé-Fleury, *Code annoté*, p. 285.

gnies de chemins de fer et les particuliers (conséquences économiques). Nous ne nous occuperons pas ici de prendre parti pour telle ou telle doctrine dans cette controverse, d'un intérêt indiscutable, mais qui est en dehors de la voie que nous nous sommes tracée. Qu'il nous suffise de bien établir : que les Compagnies ne peuvent consentir, à tel expéditeur particulier, des prix plus favorables que ceux contenus dans leurs tarifs, que ce sont elles qui ont l'initiative de ces tarifs, mais que l'assentiment de l'Administration Supérieure, en l'espèce du Ministre des Travaux Publics, est obligatoire pour qu'ils obtiennent leur plein effet auprès des particuliers.

Cette initiative des Compagnies s'est très largement exercée au cours de leur exploitation : des tarifs de plus en plus réduits ont été prévus pour le transport des diverses catégories de marchandises, tant à l'intérieur de leur réseau qu'en commun avec les réseaux voisins. Chaque marchandise est arrivée ainsi à trouver sa place dans un tarif à taxe réduite et à conditions spéciales, numéroté entre 1 et 30 pour chaque Compagnie.

Mais, a-t-on dit, cette multiplicité de tarifs ne va-t-elle pas être la source de bien des complications inutiles, de bien des difficultés dans la recherche des taxes, partant de bien des erreurs ? Ne pourrait-on, par exemple, pour éviter ces inconvénients, imaginer une série restreinte de barèmes à base décroissante, combinée de telle sorte que chacun d'eux puisse s'appliquer à une des catégories de marchandises ? Rien ne s'oppose à la réalisation de cette

combinaison, adoptée d'ailleurs dans la plupart des pays étrangers.

Sans doute, la simplification des taxes a quelque chose en elle-même de très séduisant, mais le système proposé ne va-t-il pas enfermer dans des formules bien étroites, bien rigides, les variétés de marchandises, pourtant si nombreuses, destinées à être transportées par le chemin de fer. D'ailleurs, cette multiplicité, objet de tant de critiques, n'est pas sans avantages immédiats : elle permet, en effet,

« 1° De mieux donner à chaque marchandise le prix le plus approprié pour en faciliter le trafic et pour assurer le développement de l'industrie correspondante ;

« 2° De permettre au chemin de fer de créer des courants de transport qui lui sont avantageux, en le mettant à même de mieux utiliser la traction dans le sens du parcours à charge et de trouver l'emploi du matériel vide dans le sens du retour ; de lui permettre aussi, par des conditions spéciales, d'assurer une rotation plus rapide du matériel et une meilleure utilisation des installations de gares » (1).

Mais encore, les rapports économiques de nos grandes Compagnies de chemins de fer avec le public affectent les aspects les plus diversifiés ; or, ces rapports sont éminemment susceptibles d'être influencés, soit par les prix et les conditions de transport de la batellerie, concurrente

(1) A. Schoeller, *Cours de tarifs de chemins de fer professé à l'Institut commercial de Paris*.

de la voie ferrée, soit par les prix et les conditions de transport des chemins de fer des pays étrangers, qui, grâce à des prix spéciaux de transit, peuvent tenter de détourner des voies françaises une partie de leur trafic. Que ces prix ou ces conditions changent et toute une branche d'industrie, en même temps que le transporteur, subira, soit de façon différente, soit de façon concomitante, la répercussion des modifications survenues.

Que recherchera donc une Compagnie de chemin de fer avisée et aussi soucieuse, en somme, des intérêts économiques du pays que de ses intérêts propres ? Elle recherchera le moyen le plus pratique d'être à même de remédier rapidement et aisément à ces inconvénients possibles, tout en ménageant les intérêts de chacun. Or, la multiplicité des tarifs paraît être, précisément, la seule solution vraiment rationnelle qu'il convient d'apporter à ce problème, *à condition*, toutefois, que chacun de ces tarifs spéciaux à telle ou telle catégorie de marchandises, contienne toutes les dispositions qui lui sont relatives, au risque de reproduire certaines conditions déjà prévues par d'autres tarifs. Les marchandises étant ainsi classées par famille et entourées de leurs prix et conditions de transport, les inconvénients que l'on attribue à la multiplicité des tarifs deviennent tout à fait illusoire : chaque tarif, en effet, donnera, grâce à son indépendance, tous renseignements désirables pour la catégorie de marchandises à laquelle il est affecté.

D'autre part, lorsqu'une suppression ou une addition

semblera nécessaire, cette modification pourra s'effectuer avec plus de souplesse et de plasticité ; les combinaisons les plus diverses pourront être adoptées sans obstacle aucun, car les dispositions nouvelles n'affecteront ainsi que le tarif remanié à l'exclusion de tout autre.

*
* *

Parmi les diverses administrations de chemins de fer, celle à qui incombe l'exploitation du réseau du Nord paraît bien s'être astreinte à l'observation de cette ligne de conduite. L'étude de ses rapports avec telle ou telle industrie va donc se trouver singulièrement simplifiée : l'examen d'un seul tarif sera, à la fois, nécessaire et suffisant.

En conséquence, pour notre étude des relations économiques entre les concessions houillères du Nord et du Pas-de-Calais et la Compagnie du chemin de fer du Nord, nous n'aurons qu'à nous reporter au tarif qui s'occupe de régler le régime du transport des houilles, en l'occurrence au tarif spécial P. V. n° 7 (combustibles minéraux).

Nous devons, cependant, tenir compte d'un autre élément d'étude : en effet, en vertu de l'article 62 du Cahier des charges, les concessions houillères possèdent (en même temps que les usines), la faculté de se raccorder au chemin de fer par voie ferrée. L'avantage qui leur est ainsi concédé leur crée des droits et des devoirs dont il s'agit de définir nettement toutes les conséquences. Sans doute, il s'agit là d'une question administrative plus que d'une question économique, mais dans notre pays où l'initiative privée a

été combinée à l'action de l'Etat, en matière de chemin de fer, la discussion économique ne peut être entièrement dégagée du point de vue administratif.

Au reste, le Cahier des charges ne s'est pas réservé de résoudre toute la question à lui seul ; il n'a posé que des principes, laissant aux Compagnies le soin de le compléter par diverses dispositions, en harmonie avec les règles établies. Chacune d'elles a donc défini dans un de ses tarifs (le tarif spécial de petite vitesse n° 29, chapitre II) ses rapports avec les propriétaires d'embranchements, rapports susceptibles d'être modifiés dans un sens favorable aux bénéficiaires de la clause du Cahier des charges : nous nous retrouvons alors dans le domaine économique que nous avions un instant déserté.

Si la Compagnie du Nord a prévu semblables modifications à l'avantage des concessions houillères, à quel tarif devons-nous logiquement nous reporter ? Encore au tarif spécial de petite vitesse n° 7.

Ceci posé, pour répondre à une étude complète des rapports entre les houillères et la Compagnie du Nord, nous devons étudier, soit concurremment, soit successivement, l'article 62 du Cahier des charges et les tarifs spéciaux de petite vitesse numérotés 7 et 29.

CHAPITRE II

LES EMBRANCHEMENTS DES COMPAGNIES MINIÈRES DE HOUILLE.

Les concessions houillères, avons-nous dit, sont, avec les usines, les deux catégories d'établissements industriels qui ont la faculté de se raccorder au chemin de fer par voies ferrées et cela depuis l'époque même de l'organisation de ces grandes industries de transport (1).

Ces voies ferrées sont ordinairement désignées sous le nom d'*embranchements particuliers* industriels (2) ; ils résultent de conventions passées entre les parties intéressées : leur but est de satisfaire des intérêts d'ordre purement

(1) La loi de finances du 13 avril 1898 a créé deux nouvelles catégories d'industries bénéficiaires du droit d'embranchement ; elle dispose, en effet, dans son article 87 : « A partir du 1^{er} mai 1898, tout décret portant concession d'un chemin de fer d'intérêt général ou d'un tramway à marchandises imposera au concessionnaire l'obligation d'étendre aux propriétaires ou concessionnaires de magasins généraux et aux concessionnaires de l'outillage public des ports maritimes ou de navigation intérieure le droit d'embranchement reconnu aux propriétaires de mines et d'usines, dans les conditions stipulées à l'article 62 du cahier des charges des concessions de chemin de fer d'intérêt général annexé à la loi du 4 décembre 1875 et à l'article 61 du cahier des charges des concessions de tramways établi en exécution de la loi du 11 janvier 1880. »

(2) On les oppose aux embranchements particuliers concédés prévus par l'article 61 du cahier des charges que l'on désigne sous le nom de *chemins de fer* industriels.

privé et leur régime est réglé par l'article 62 du Cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général de 1857 : « La Compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire *de mines* (ou d'usines), qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement ; à défaut d'accord, le Gouvernement statuera sur la demande, la Compagnie entendue. »

Il serait insuffisant de poser seulement le principe de droit que possèdent les houillères de s'embrancher aux Compagnies de chemins de fer, aussi nous proposons-nous d'examiner les différentes dispositions de l'article 62 du Cahier des charges : nous verrons suivant quelles règles se construisent, s'entretiennent et s'exploitent ces embranchements, quels sont les droits et devoirs réciproques des Compagnies de chemins de fer et des houillères embranchées et quelles sanctions ont prévues les pouvoirs publics pour assurer l'exécution de ces dispositions de l'article 62 ; enfin, nous enregistrons, en leur temps, les avantages que la Compagnie du Nord réserve spécialement aux concessions houillères, propriétaires d'embranchements, à charge pour celles-ci de remplir certaines conditions que nous aurons à définir.

*
* *

Tout d'abord, il est intéressant de noter que juridiquement les embranchements houillers étant le résultat de conventions particulières et n'étant pas concédés par l'Etat

ne lui font jamais retour et restent des dépendances des mines qui ont procédé à leur construction.

Construction des embranchements. — D'après l'article 62 (alinéa 8), « les embranchements doivent être construits aux frais des propriétaires *de mines* (ou d'usines), et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucun frais particulier pour la Compagnie ».

En pratique, il arrive assez fréquemment que la Compagnie de chemin de fer se substitue aux propriétaires *de mines* (ou d'usines), pour la construction de leurs embranchements, quitte pour ceux-ci de la défrayer ensuite de ses dépenses. En tout cas, il appartient au chemin de fer d'exécuter les travaux compris dans l'enceinte de ses voies, à charge de remboursement bien entendu, puisqu'une construction d'embranchement ne doit occasionner aucun frais à la Compagnie intéressée.

Nous savons que l'article 62 (alinéa 1^{er}) réserve à l'Etat un droit d'intervention, d'ailleurs nettement défini, dans le cas de désaccord entre la Compagnie et le concessionnaire : « à défaut d'accord, le Gouvernement statuera, la Compagnie entendue » ; en dehors de cette condition, il appartient encore aux Pouvoirs Publics, d'après le décret du 31 mai 1895, d'approuver les projets passés entre les bénéficiaires de l'article 62 et les Compagnies de chemins de fer ; ces mêmes Pouvoirs Publics se réservent, en outre, d'après l'article 1^{er} de « l'arrêté du 26 octobre 1895, rendu en

exécution de l'article 17 du décret du 31 mai 1895 sur l'organisation du contrôle des chemins de fer d'intérêt général », d'approuver préalablement toute construction d'embranchement.

Comme conséquence de ces dispositions, toutes les fois qu'un embranchement particulier est construit, un plan de bornage, établi contradictoirement par la Compagnie intéressée et le bénéficiaire, délimite les terrains de propriété privée des terrains de domaine public du chemin de fer : ces derniers sont alors l'objet d'un bail qui fixe une redevance à verser à la Compagnie par le propriétaire de l'embranchement : cette redevance est destinée à affirmer la précarité de l'occupation du domaine public par une partie des voies de raccordement.

Après une vérification des projets et plans faits par les ingénieurs du Contrôle et l'autorisation qui doit normalement la sanctionner, l'embranchement est enfin ouvert à l'exploitation (1).

(1) Nous reproduisons, comme exemple d'autorisation de ce genre une décision ministérielle adressée à M. le Préfet du Pas-de-Calais, portant approbation d'un projet pour le raccordement de la fosse n° 10 de la Compagnie des mines de Courrières avec les voies de la station de Billy-Montigny (ligne des houillères du Pas-de-Calais).

Monsieur le Préfet,

La Compagnie du chemin de fer du Nord a soumis à mon approbation un projet pour le raccordement de la nouvelle fosse n° 10 de la Compagnie des Mines de Courrières avec les voies de la station de Billy-Montigny (ligne des Houillères du Pas-de-Calais).

Ce projet comporte :

1° La pose d'une voie d'embranchement partant de la dite fosse et

*
* *

Entretien des embranchements. — L'entretien des embranchements houillers est réglementé par l'alinéa 3 :
« il devra être fait avec soin, aux frais de leurs proprié-

se dirigeant vers l'extrémité Sud de la station pour se terminer en impasse vers Lens, latéralement aux voies principales ;

2° L'établissement, en rebroussement sur la voie précédente et parallèlement à la manœuvre de la station, d'une autre voie, par laquelle s'effectueraient les relations avec la ligne du Nord et d'une jonction à proximité de la tête des garages de la station en prolongement de celle qui relie déjà les garages houillers du côté gauche avec la voie de manœuvre du côté droit.

3° L'installation, sur la voie principale d'embranchement dans la partie en courbe avoisinant la ligne du Nord, d'une voie en demi-lune et la pose, en tête de cette dernière, d'un garage en impasse vers Lens.

4° La révision du poste d'enclenchement n° 2 de l'extrémité Sud de la station, l'addition de 3 signaux pour protéger les manœuvres et le remplacement de l'appareil du type à 5 leviers actuel, par un autre à 10 leviers ;

5° La pose, en travers de la nouvelle voie de manœuvre, d'une barrière et d'un arrêt mobile.

Et enfin, le report de la clôture du Chemin de fer entre les deux voies de manœuvre.

Après avoir consulté le Comité de l'exploitation technique des chemins de fer, ainsi que le conseil général des Ponts et Chaussées, et conformément à leur avis, j'ai par décision de ce jour autorisé l'établissement de l'embranchement projeté, conformément aux indications du plan produit par la Compagnie du Nord, sous la réserve que l'aiguille n° 4 prise en pointe par les trains venant des voies de triage des mines de Courrières sera munie d'un indicateur de direction et, en outre, sous les autres réserves et conditions suivantes :

1° La barrière de 4 mètres à deux vantaux dont sera munie l'ouverture à pratiquer dans la clôture du chemin de fer pour le passage de l'embranchement demeurera fermée à clef toutes les fois que les transports de la fosse n° 10 au chemin de fer et réciproquement seront suspendus ;

2° Le taquet d'arrêt mobile, cadénassé, sera disposé sur la voie de

« taires et sous le contrôle de l'Administration. La Com-
« pagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet
« entretien..... »

Cette disposition est d'ailleurs complétée par l'alinéa 12 :

raccordement en dedans de la barrière de manière à empêcher toute communication entre la voie particulière et les voies du chemin de fer, excepté pendant le temps strictement nécessaire aux manœuvres des wagons affectés au service de la fosse n° 10 ;

3° Les clefs des barrières et taquet d'arrêt resteront déposées entre les mains du chef de station de Billy-Montigny, lequel sera responsable de l'exécution des mesures ci-dessus prescrites.

4° La construction et le service de cet embranchement auront lieu aux conditions stipulées à l'article 62 du cahier des charges de la Compagnie du Nord, l'Administration se réservant le droit de modifier ou de supprimer ledit embranchement sans indemnité dans le cas où cette mesure serait nécessitée par une raison d'intérêt public.

5° Le permissionnaire devra se pourvoir préalablement auprès de lui de droit de l'autorisation nécessaire pour la traversée à niveau du chemin vicinal n° 4 de Méricourt à Billy ;

Le passage à niveau à établir sera d'ailleurs muni de contre-rails et présentera des dispositions analogues à celles qui ont été admises pour les passages à niveau de la ligne de Lens à Ostricourt ;

6° Les limites des terrains dépendant du chemin de fer seront exactement définies sur un plan coté, dressé à la diligence de la Compagnie, accepté par les parties intéressées et vérifié par MM. les ingénieurs du contrôle auxquels il en sera remis deux expéditions ;

7° La Compagnie permissionnaire paiera à la Compagnie du Nord une redevance destinée à affirmer la précarité de l'occupation du domaine public du chemin de fer par une partie des voies de raccordement ;

8° La voie nouvelle ne pourra être mise en service qu'après que le récolement en aura été fait par les soins de MM. les ingénieurs du contrôle. En conséquence, la Compagnie préviendra ces ingénieurs dix jours au moins à l'avance, de l'époque à laquelle elle voudra commencer l'exploitation de la dite voie ;

9° Les droits des tiers sont réservés.

Je notifie directement ma décision à la Compagnie et au service du contrôle. Veuillez, de votre côté, en donner connaissance à la Compagnie des Mines de Courrières. Recevez, etc.....

« Les traitements des gardiens d'aiguille et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la Compagnie et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par les dits propriétaires. »

*
* *

Exploitation des embranchements. — Nous avons dit déjà que toutes les difficultés que devait soulever l'exploitation des embranchements de *mines* (ou d'usines), ne pouvaient être solutionnées par le cahier des charges et que les tarifs spéciaux P. V. n° 27 et 9 avaient été chargés de le compléter ; nous aurons donc à faire intervenir ici les diverses dispositions de ces deux tarifs spéciaux et à les étudier concurremment avec les alinéas de l'article 62 qui réglementent cette question.

Nous diviserons cet examen en deux parties : d'une part nous étudierons les obligations de la Compagnie du Nord, d'autre part les obligations des concessions houillères propriétaires d'embranchements.

Obligations de la Compagnie du Nord. — L'article 62 (alinéas 6 et 7) pose les deux principes suivants :

« La Compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer les établissements de mines (ou d'usines) avec la ligne principale du chemin de fer. »

« La Compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements. »

Passant du principe à l'application le tarif spécial P. V. n° 29 stipule que, lorsque les propriétaires d'embranchements particuliers demanderont des wagons, la Compagnie sera tenue de les leur fournir suivant l'ordre des demandes, dans un délai de deux jours, non compris celui de la demande et celui de la livraison, au point de jonction de l'embranchement avec la ligne principale.

Il ajoute que si le transport doit être effectué aux conditions d'un tarif spécial, prévoyant un délai supplémentaire pour l'expédition et le transport, ce surcroît de délai pourra être ajouté au délai fixé ci-dessus pour la remise des wagons aux embranchements.

Le tarif spécial P. V. n° 7 prévoit précisément une application de cette disposition, elle est ainsi conçue : « L'allongement de délai de 5 jours prévu aux conditions générales d'application des tarifs spéciaux (art. 4) (1) est porté à 10 jours pour les marchandises transportées au prix de ce tarif. »

D'autre part, le tarif spécial P. V. n° 29 prévoit certains droits à percevoir pour la fourniture et l'envoi du matériel sur embranchement. Il laisse aux embranchés le choix entre deux modes de taxation : la taxation au poids et la taxation au wagon.

D'après la taxation au poids, qui n'est qu'une application

(1) ART. 4. — A moins d'indication contraire dans les tarifs les Administrations pourront prolonger de cinq jours au delà des délais réglementaires, la durée des transports effectués aux prix des tarifs spéciaux sans que ce supplément de délai puisse donner lieu à indemnité.

de l'alinéa 16 du cahier des charges, la Compagnie du Nord perçoit :

0 fr. 12 par tonne, pour les embranchements dont la longueur n'excède pas un kilomètre ;

0 fr. 16 par tonne, pour les embranchements d'une longueur de plus de un kilomètre jusqu'à deux kilomètres ;

0 fr. 20 par tonne, pour les embranchements d'une longueur de plus de deux kilomètres jusqu'à trois kilomètres ;

0 fr. 04 par wagon et par kilomètre en sus des trois premiers tarifés à raison de 0 fr. 20 par tonne.

Chaque kilomètre entamé étant d'ailleurs payé comme s'il était parcouru en entier (alinéa 17).

Tout wagon envoyé chargé sur un embranchement particulier paye à l'aller la taxe indiquée ci-dessus, calculée sur un minimum de 5.000 kilogrammes ; l'excédent de 5.000 kilogrammes donne lieu à la perception de la même taxe en arrondissant le poids de 10 en 10 kilos.

Au retour, le wagon ne donne lieu à aucune perception s'il est renvoyé à vide ; s'il est renvoyé chargé la taxe est perçue dans les mêmes conditions qu'à l'aller.

Au lieu des règles prévues pour la taxation au poids, les embranchés peuvent réclamer l'application des règles de la taxation au wagon.

Cette taxation au wagon prévue sous certaines conditions par le tarif spécial P. V. n° 29 n'intéresse pas les concessions houillères qui bénéficient, de par le tarif spé-

cial P. V. n° 7, d'un mode de taxation basé sur le même principe, mais beaucoup plus réduit et exigeant des conditions moindres de la part des bénéficiaires. D'après le régime créé par ce tarif, les propriétaires des embranchements particuliers desservant des concessions houillères peuvent, pour les transports de combustibles en provenance de ces embranchements, réclamer, au lieu des règles prévues au tarif spécial P. V. n° 29 pour les frais de fourniture et d'envoi du matériel sur les dits embranchements particuliers (1), l'application des règles suivantes :

Perception de 0 fr. 85 par wagon à la condition : 1° que la Compagnie minière propriétaire de l'embranchement n'ait pas retenu le matériel plus de 6 heures, quelle que soit la longueur de l'embranchement ; 2° que l'application de ces règles soit réclamée par écrit et appliquée d'une manière générale et non par intermittence, à tous les transports de combustibles effectués au prix du tarif spécial P. V. n° 7.

Il y a lieu de remarquer que le chemin de fer ne devant

(1) Le tarif spécial P. V. n° 29 prévoit une perception de 1 franc par wagon à condition :

1° Que le temps pendant lequel les wagons séjournent sur les embranchements n'excède par 6 heures, quelle que soit la longueur de l'embranchement.

2° Que le matériel envoyé chargé sur l'embranchement soit en principe restitué vide et ne puisse être rechargé qu'avec l'assentiment de la Compagnie. Dans ce dernier cas, le délai de séjour sur l'embranchement sera porté à 9 heures et il ne sera perçu qu'un franc par wagon comme si ce wagon avait été restitué vide.

ses wagons qu'à l'entrée des embranchements se trouve libéré de ses obligations dès que cette clause du cahier des charges est remplie, mais, dans la pratique, la Compagnie du Nord par mesure de complaisance envers ses embranchés consent à effectuer avec ses propres machines, moyennant une faible redevance, les manœuvres nécessaires à la répartition des wagons sur les embranchements.

Obligations des concessions houillères propriétaires d'embranchements. — Il leur appartient de faire conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger et de les ramener au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais (dit l'alinéa 8), risques et périls (ajoute le tarif spécial P. V. n° 29 Nord, incorporant ainsi l'alinéa 14 à l'alinéa précité).

Les houillères embranchées ne peuvent, en outre, employer les wagons qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer (alinéa 9). Si des deux dispositions qui précèdent on rapproche cette autre que « la Compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents..... l'emploi de son matériel sur les embranchements » (alinéa 3, *in fine*), on constate combien sont armées les Compagnies de chemins de fer contre les agissements possibles de certaines Compagnies houillères ; impossibilité pour celles-ci : 1° de se servir des wagons pour conduire les marchandises à un canal, parce que ce serait les affecter à un service contraire au texte de l'article 62 ; 2° de faire venir des marchandises qui ne

leur seraient pas destinées, pour les conduire à un canal, en les faisant transiter par leur raccordement.

Les compagnies houillères embranchées sont encore responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur leurs lignes (alinéa 14).

Elles doivent payer comme wagon complet tout wagon envoyé sur leur embranchement, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé (alinéa 20).

Elles ne doivent pas charger au delà des maxima de poids fixé pour chaque espèce de wagon et inscrits sur les caisses, non plus qu'au delà des dimension du gabarit (alinéa 21).

Les houillères ne peuvent enfin conserver les wagons à leur disposition pendant un temps excédant 6 heures lorsque l'embranchement n'a pas plus d'un kilomètre. Ce temps est augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit depuis le coucher jusqu'au lever du soleil. Dans le cas où ces limites seraient dépassées, l'article 62 autorise les compagnies à percevoir une taxe à titre d'indemnité.

La Compagnie du Nord ayant imaginé deux systèmes de taxation pour s'indemniser de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements a été amenée à prévoir deux sortes d'indemnités pour retard, correspondant à chacun des deux systèmes, lorsque sont dépassés les délais de séjour sur les dits embranchements.

Dans le cas du système de la taxation au poids, le tarif

spécial P. V. n° 29 fixe, conformément à l'article 62, pour chaque période indivisible de 6 heures de retard, nuit comprise, une indemnité égale au droit d'embranchement qu'elle perçoit. Toutefois, elle consent, sur demande préalable des industriels, à calculer cette indemnité à raison de 0 fr. 25 par wagon et par heure de retard nuit comprise.

Dans le cas du système de la taxation au wagon (celui du tarif spécial P. V. n° 7), la Compagnie du Nord, prévoit une indemnité de 0 fr. 85 par wagon et par période indivisible de 6 heures de retard nuit comprise (1).

Afin d'éviter toute contestation avec ses embranchés, la Compagnie du Nord s'est réservée d'exiger la tenue contradictoire d'un état indiquant l'heure à laquelle chaque wagon a été mis à disposition par elle et l'heure à laquelle chaque wagon a été remis à sa disposition. La Compagnie attribue alors à cet état la valeur d'un avertissement d'entrée et de sortie des wagons, avertissement obligatoire d'après l'alinéa 2 de l'article 62 du Cahier des Charges.

L'obligation, pour les houillères embranchées, de res-

(1) Ici encore le tarif spécial P. V. n° 7 réalise un gros avantage au profit des concessions houillères : dans le système de taxation au wagon prévu par le tarif spécial P. V. n° 29, il est fixé, en effet, en cas de retard dans la remise du matériel une indemnité progressive de :

1 fr. 50	lorsque le retard n'excède pas	6 heures (nuit comprise).
3 fr. 50	—	12 —
6 fr.	—	18 —
9 fr.	—	24 —

Au delà de 24 heures il est perçu, en sus, 3 francs par période indivisible de 6 heures de retard (nuit comprise).

tituer dans les six heures le matériel qui leur est confié (conséquence de l'article 62, alinéa 10), fut évidemment conçue dans le but de rendre service aux Compagnies et de leur faciliter dans la plus grande mesure possible la rotation de leur matériel ; il est donc loisible à ces Compagnies de renoncer au délai fixé. Et c'est bien ce que fait le tarif spécial P. V. n° 29 Nord quand il double les délais de séjour sur les embranchements dans le cas d'un wagon envoyé chargé et rendu chargé (art. 5).

D'autre part, la clause des 6 heures n'intéressant pas la sécurité publique, il était encore possible aux Compagnies de prévoir des modifications de détail, pourvu toutefois que soit respecté le minimum fixé par le cahier des charges ; c'est encore ce qu'a fait la Compagnie du Nord : dans son mode de taxation au poids elle se met en conformité avec les dispositions du cahier des charges, mais avec son mode de taxation au wagon elle offre aux embranchés certains avantages, à charge pour ceux-ci de lui restituer son matériel dans le délai de six heures quelle que soit la longueur de l'embranchement ; dans ce cas, elle a uniformisé le délai.

Cette Compagnie s'est engagée plus avant encore dans la voie libérale des réductions. Avec un sens averti des merveilleux résultats à attendre de l'aide mutuelle que se doivent deux industries aussi considérables que les mines et les chemins de fer, liées par un intérêt commun, elle a proposé aux houillères une série de primes, aboutissant à une exonération partielle ou totale des droits d'embran-

chements au départ, moyennant certaines opérations à effectuer par elles : opérations de triage, de classement et d'étiquetage des wagons, en même temps que confection des titres afférents à ces wagons.

Cette combinaison allait permettre de procéder aux expéditions de houille absolument comme si l'exploitation de la mine et celle du chemin de fer étaient réunies sous la même direction.

Les Compagnies houillères profitaient de primes importantes, moyennant certaines conditions faciles à remplir et ne demandant seulement qu'un peu d'ordre : depuis longtemps, en effet, les charbonnages étaient outillés et comme matériel et comme personnel pour trier les wagons, soit d'après les qualités du charbon qu'ils contenaient, soit d'après leurs destinations intérieures (chemin de fer, canal ou four à coke), il ne s'agissait pour eux que de développer les installations existantes.

De son côté le chemin de fer, gagnant par ce procédé tout le temps qu'il passait autrefois à effectuer ce classement, allait pouvoir hâter les départs sur les divers points de destination, activer la rotation de son matériel et pouvoir mettre plus de wagons à la disposition de la mine. Or, augmenter la capacité de rendement de son matériel, voilà le gros problème pour une Compagnie de chemin de fer soucieuse d'une bonne exploitation, problème que ne peut solutionner uniquement une augmentation de l'effectif, et, en effet, accroître le nombre des wagons entraîne toute une série de dépenses considérables : agrandisse-

ment des gares de triage et des gares de réception en vue d'une manœuvre facile et rapide des trains, augmentation des garages, des ateliers de réparation, des locomotives, des dépôts des machines, du personnel, etc., etc., dont affranchit l'augmentation de la capacité de rendement.

La clause qui établit ce jeu de primes (§ 5 des conditions d'application particulières du tarif spécial P. V. n° 7) fait d'ailleurs une distinction très nette entre la remise par trains complets et la remise par rames, distinction des plus rationnelle en somme, car un train complet demande une seule chose : que son départ soit assuré ; tandis qu'une rame exige certaines manœuvres, manœuvres d'autant plus nombreuses que cette rame comporte plus de destinations différentes : la prime sera donc d'autant moins forte que la rame se compose de moins de wagons.

Voici d'ailleurs quelle est la combinaison adoptée :

1° Quand les wagons sont remis par train complet : remise totale du droit d'embranchement.

2° Quand les wagons sont remis par rames classées, isolées ou réunies dans un ordre déterminé, mais ne constituant chacune qu'une fraction de train complet la redevance par wagon est de : 0 fr. 25 plus autant de fois 0 fr. 015 que chaque rame contient de wagons (1).

Il ne reste plus alors à la Compagnie qu'à indiquer aux concessions houillères le nombre de wagons à partir duquel un groupement constituera un train complet, ce

(1) Pour une rame de 10 wagons, par exemple, la redevance sera de : $10 \times [0 \text{ fr. } 25 + (10 \times 0 \text{ fr. } 015)] = 4 \text{ francs.}$

nombre variant nécessairement suivant le profil de la voie empruntée.

Enfin, plus large encore à l'arrivée qu'au départ, le tarif spécial P. V. n° 7 dans une de ses dispositions spéciales (livret 1) exonère de tous droits à l'arrivée les propriétaires d'embranchements particuliers, sous condition que le matériel chargé soit rendu vide dans les délais réduits et qu'il s'agisse de houille expédiée par wagon complet à certain prix spécial sur lequel nous aurons d'ailleurs à revenir.

*
* *

Droits des pouvoirs publics sur les embranchements des Compagnies minières de houille. — Si, postérieurement à la construction de l'embranchement, certaines modifications dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie sont jugées utiles, l'administration peut toujours les prescrire et les changements seront opérés aux frais des propriétaires (alinéa 14).

L'administration pourra, en outre, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre leurs transports en tout ou en partie, (alinéa 5).

D'autre part, dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions imposées aux houillères embranchées, le préfet pourra, sur la plainte de la Compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire

supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la Compagnie serait en droit de répéter pour l'inexécution de ces conditions (alinéa 15).

L'administration a donc vis-à-vis des embranchements houillers, de par le cahier des charges, un droit de modification dans la disposition de l'embranchement et un droit de suppression temporaire de son exploitation. Elle se réserve encore un droit de suppression définitive, qui ne figure pas dans l'article 62, mais qu'elle formule ainsi dans chacune de ses décisions autorisant l'exploitation d'un raccordement: « La construction et le service de l'embranchement auront lieu aux conditions stipulées à l'article 62 du cahier des charges de la Compagnie du Nord, l'administration se réservant le droit de modifier ou de *supprimer* le dit embranchement, sans indemnité, dans le cas où cette mesure serait nécessitée par une raison d'intérêt public (1). »

*
* *

Les stipulations de l'article 62 qui règlent les rapports des embranchements miniers avec les Compagnies de chemins de fer une fois étudiées, il convient d'examiner, rapidement au moins, pour répondre à une étude complète de la question, les dispositions de la loi du 27 juillet 1880, modifiant la loi du 21 avril 1810 (antérieure à la construc-

(1) Voir le renvoi (1) page 16 (lettre du Ministre des Travaux Publics au Préfet du Pas-de-Calais).

tion des chemins de fer) qui s'occupe spécialement des chemins de fer miniers considérés en eux-mêmes (1), c'est-à-dire raccordés ou non à un réseau déjà existant.

Ce que cette loi offre de particulièrement intéressant c'est, dans certains cas bien définis, la possibilité d'une expropriation à propos de la construction de tel chemin de fer, sans que cette expropriation entraîne une demande en concession : le chemin de fer minier, raccordé ou non, reste la propriété privée des concessionnaires de la mine.

Ce sont les articles 43 et 44 de cette loi qui règlent la procédure à suivre en pareille matière :

ART. 43.— « Le concessionnaire (de mine) peut être autorisé, par arrêté préfectoral pris après que les propriétaires auront été mis à même de présenter leurs observations, à occuper, dans le périmètre de sa concession, les terrains nécessaires à l'établissement des chemins de fer ne modifiant pas le relief du sol » Le reste de l'article pose les bases sur lesquelles devra être calculée l'indemnité réservée aux propriétaires.

ART. 44. — « Un décret rendu en Conseil d'Etat peut déclarer d'utilité publique les chemins de fer modifiant le relief du sol, à exécuter dans l'intérieur du périmètre, ainsi que les chemins de fer nécessaires à la mine à exécuter en dehors du périmètre. Les

(1) Il existe plusieurs chemins de fers miniers reliant divers puits de mines entre eux : exemple le chemin de fer reliant les fosses Notre-Dame et Ste-Marie de la concession des mines de houille d'Aniche (Nord).

voies de communication créées en dehors du périmètre pourront être affectées à l'usage du public, dans les conditions établies par le cahier des charges.

« Dans le cas prévu dans le présent article, les dispositions de la loi du 3 mai 1844, relatives à la dépossession des terrains et au règlement des indemnités, seront appliquées (1). »

M. Picard, dans son *Traité des chemins de fer français* (t. V, p. 272), nous dit que la légitimité de la déclaration d'utilité publique pour les chemins de fer miniers altérant le relief du sol à l'intérieur du périmètre et pour ceux extérieurs à ce périmètre se justifiait par le caractère d'intérêt général des exploitations minières et par les exemples tirés des législations étrangères. L'exposé des motifs de la loi du 27 juillet 1880 faisait remarquer d'ailleurs que l'on n'avait pas à craindre l'application de mesures analogues à d'autres industries, attendu que, seule, l'industrie minière ne pouvait choisir son emplacement qui était déterminé par la nature des choses et s'imposait à la volonté de l'exploitant.

D'après le texte de la loi de 1880, « les voies de communication créées en dehors du périmètre d'une concession minière peuvent être affectées à l'usage du public dans les conditions établies par le cahier des charges mais, sur l'avis du Conseil d'Etat. Jamais, sauf dans deux cas très spéciaux (2), cette stipulation n'a été mise en pratique.

(1) *Bulletin des lois*, 1880, 2^e semestre, n° 546.

(2) Un de ces deux cas intéresse précisément l'étude que nous pour-

Telles sont, pour les concessions houillères, les conséquences de l'article 62 du Cahier des Charges des chemins de fer d'intérêt général et les dispositions de la loi du 27 juillet 1880 relative aux chemins de fer miniers.

suivons, nous la trouvons relatée dans l'ouvrage de M. Jean de la Ruelle : *Régime des embranchements particuliers*. Il s'agit du chemin de fer reliant les puits de Quiévreachain, de la concession houillère de Crespin (mines de Crespin-lez-Anzin) à la gare de Blanc-Misseron (réseau du Nord).

Sur ce chemin de fer est greffé un embranchement qui aboutit à l'usine de MM. Ruelle et Cie, fondeurs à Quiévreachain (Nord).

La Compagnie des mines de houille de Crespin a été autorisée, par décret du 8 janvier 1897, à faire sur sa voie ferrée le transport des marchandises en provenance ou à destination de l'usine de MM. Ruelle et Cie. Cette autorisation n'a été accordée que sous la réserve imposée à la Compagnie des mines de houille de Crespin de concéder des conditions analogues à tous industriels qui, se trouvant dans une situation semblable à celle de MM. Ruelle et Cie, voudraient, dans l'avenir, se relier de même à son chemin de fer minier.

Cette voie ferrée minière est donc bien ouverte à un service public, mais en somme à un *service public restreint*.

CHAPITRE III

LE TRANSPORT DES HOUILLES PAR FER DANS LA RÉGION DU NORD.

Les droits d'embranchement, dont il a été question précédemment, sont — est-il besoin de le dire — indépendants des taxes de transports : ils devront donc être ajoutés à ces dernières.

L'établissement de ces droits ne nous semble plus compliqué maintenant : nous savons sur quelles bases ils reposent et quelles sont les conditions de leurs variations ; mais, le calcul de la taxe des marchandises, en provenance ou à destination des embranchements, ne va-t-il pas présenter quelques difficultés ?

De gare à gare les prix de transport s'établissent très simplement d'après la distance en kilomètres, minutieusement repérée par les soins de chacune des Compagnies intéressées et renseignée sur des tableaux, dénommés tableaux de distance, que l'Administration supérieure se réserve de vérifier avant homologation. Mais les embranchements ne se trouvent pas toujours dans le voisinage immédiat d'une gare, rien ne s'oppose à ce qu'ils soient construits en pleine voie et en pratique cela se produit très souvent, en ce cas quels vont être les principes dont il faudra s'inspirer pour l'établissement de ces prix de transport ?

Voici, à cet égard, la solution adoptée sur le réseau du Nord.

1° Pour chacun des embranchements houillers aboutissant à une station, les marchandises qui en proviennent ou qui y sont destinées sont taxées sur la ligne principale, comme si elles étaient en provenance ou à destination de cette station.

2° Pour chacun des embranchements houillers situés en pleine voie, des tableaux de distance ont été confectionnés et la taxe est établie en appliquant le tarif aux distances résultant de ces tableaux.

Ceci posé, il nous reste encore à étudier quels seront les prix qu'il conviendra d'appliquer aux transports de houille pour les diverses distances ainsi obtenues : le tarif spécial P.V. n° 7 va précisément nous renseigner sur ce point (1).

A premier examen, nous sommes immédiatement amenés à faire deux grandes divisions parmi les prix de transport que prévoit ce tarif :

1° D'une part, un prix réduit applicable sur tout le réseau ;

2° D'autre part, des prix exceptionnels applicables dans des conditions et sur des parcours déterminés.

I. — *Prix applicable sur tout le réseau.*

Ce prix n'exige, pour son application, qu'une seule condition : l'expédition d'un wagon complet chargé d'au moins

(1) *Recueil général des tarifs de chemins de fer*, petite vitesse, avril 1908, imprimerie Chaix.

5.000 kilogrammes avec chargement et déchargement du wagon par l'expéditeur et le destinataire : moyennant cette condition le transport pourra s'effectuer au prix d'un barème réduit (barème IV) à bases kilométriques décroissantes, jalonné comme il suit :

Jusqu'à 50 kilomètres, 0 fr. 06 par tonne et par kilomètre avec minimum de 0 fr. 04 par tonne, soit pour 50 kilomètres.	3 fr.	} 10 fr.
De 51 à 100 kilomètre 0 fr. 04 par tonne et par kilomètre, soit à ajouter pour 50 kilomètres	2 fr.	
De 101 à 200 kilomètres, 0 fr. 03 par tonne et par kilomètre, soit à ajouter pour 100 kilomètres.	3 fr.	
De 201 à 300 kilomètres, 0 fr. 02 par tonne et par kilomètre, soit à ajouter pour 100 kilomètres.	2 fr.	

II. — *Prix exceptionnels applicables dans des conditions et sur des parcours déterminés.*

Nous allons trouver ici des prix de plus en plus réduits contre des conditions de plus en plus étroites.

Le premier de ces prix (1) est applicable aux transports à destination d'une gare quelconque du réseau, mais, à condition qu'il s'agisse d'expéditions par wagon complet chargé d'au moins 10.000 kilogrammes, que ces expédi-

(1) Tarif P. V. n° 7. Livret spécial n° 1.

tions soient en provenance de certains points nominativement désignés (ces points comprennent les centres houillers, les gares frontières et les ports de mer : ils concernent donc à la fois les houilles françaises et les houilles étrangères), et que les opérations de chargement et de déchargement soient effectuées par le public dans le délai réduit de 6 heures, faute de quoi le prix de transport, déduction faite des frais accessoires, serait majoré de 10 0/0 pour chaque opération non effectuée dans le délai prescrit.

Voici quelles sont les bases du barème dont il s'agit, couramment désigné sous le nom de « prix du Livret spécial n° 1 » :

de 0 à 75 kilom. . .	0,04	par tonne et par kilomètre
de 76 à 125 kilom. . .	0,035	» »
de 126 à 200 kilom. . .	0,02	» »
au-delà de 200 kilom. . .	0,005	par kilomètre en sus.

Ainsi qu'il est facile de le constater ce barème abaisse le prix de transport d'une tonne de houille de près de 25 0/0 : si nous prenons comme exemple le parcours de Lens à Paris (1), nous constatons, en effet, qu'il tombe de

(1) Nous pensons pouvoir adopter invariablement pour nos exemples le parcours Lens-Paris. Plusieurs raisons semblent, en effet, justifier ce choix : outre que ce parcours représente, avec ses 210 kilomètres, la distance la plus courte entre les charbonnages du Pas-de-Calais et Paris, Lens est la principale région d'extraction du Nord de la France et la région parisienne est grosse consommatrice de combustible. D'autre part, le prix de transport par eau entre Lens et Paris, que nous étudierons plus loin, est considéré comme la base du cours du fret et les fluctuations de ce prix exercent une influence si considérable sur celui des autres destinations que l'on a pu comparer cette influence

8 fr. 60 (prix du barème IV) à 6 fr. 70 (1). Il entraîne, en outre, parallèlement, l'exonération pour les propriétaires d'embranchements particuliers du paiement des frais de fourniture et d'envoi du matériel à l'arrivée sur ces embranchements.

Ce prix de transport déjà si avantageux comporte encore de nombreuses réductions :

10 0/0 pour les expéditions d'au moins 100 tonnes effectuées au départ des centres houillers et à destination de certaines gares désignées et toutes situées dans la région industrielle de Maubeuge.

15 0/0 pour les expéditions d'au moins 200 tonnes effectuées sur les mêmes parcours.

50 0/0 enfin, pour les transports par train de 12 wagons de 20 tonnes chargés à 20.000 kilogrammes chacun, en provenance des centres houillers, gares frontières et ports de mer, et destinées à l'exportation par Calais et Dunkerque.

*
* *

Il ne faudrait pas penser que tous ces prix ne profitent qu'aux seules gares ayant la bonne fortune d'être situées sur le réseau exploité par la Compagnie du Nord

à celle du 3 0/0 sur l'ensemble du marché financier. Cet exemple nous semble donc devoir être un des plus favorables pour juger de la concurrence que peut faire la voie d'eau à une ligne de chemin de fer à profil facile et à trafic intense et dont la grosse majorité de ce trafic est faite du transport de la houille.

(1) Ces prix comprennent les frais accessoires, c'est-à-dire 0 fr. 20 de frais de gare au départ et 0 fr. 20 de frais de gare à l'arrivée.

et qu'ils créent ainsi des industries privilégiées pour la réception des combustibles minéraux. Bien loin de là. Rationnellement, d'ailleurs, il n'est pas possible de procéder à quelque modification un peu sérieuse dans la tarification d'un réseau sans que des modifications correspondantes soient apportées dans les tarifications communes de ce réseau avec les autres réseaux.

Conformément à ce principe, le chemin de fer du Nord s'est entendu avec les compagnies, ses voisines, pour des abaissements de taxes corrélatifs de ses réductions intérieures, abaissements de taxes qui soient susceptibles de maintenir l'équilibre qui préside à la vie économique des divers centres houillers, en même temps que d'accroître la production nationale.

A l'heure actuelle, grâce aux accords intervenus, toutes les régions industrielles françaises situées dans la zone d'influence des houillères du Nord et du Pas-de-Calais, dont la prospérité économique dépend, par conséquent, dans une très large mesure de la facilité et de la rapidité des échanges avec ces centres houillers, ainsi que de la modicité du prix de transport du combustible, profitent de taxes proportionnellement aussi réduites.

Ainsi, la plupart des gares situées dans la région parisienne (périmètre de la Grande Ceinture) profitent de prix oscillant entre 6 fr. 75 et 6 fr. 85 la tonne, suivant le charbonnage de provenance et pour des expéditions par wagon complet de 10 tonnes.

Un tarif « Ceintures-Est-Nord-P.-L.-M. » (1) amène les charbons du Nord et du Pas-de-Calais en Saône-et-Loire, dans la Côte-d'Or et dans l'Yonne. Les intérêts du bassin houiller du Centre sont d'ailleurs sauvegardés, grâce à une disposition qui ne rend applicables les prix de ce tarif que pour les gares P.-L.-M. situées au nord d'une ligne qui serait tirée de Nevers à Besançon en passant par Clamecy, Avallon, Dijon et Dôle.

Un tarif « Ceintures-Est-Nord » (2) fait bénéficier d'importantes réductions les expéditions par wagon complet, chargé d'au moins 10.000 et 20.000 kilogrammes, en provenance des centres houillers et des ports de mer situés sur le réseau du Nord et à destination d'une gare quelconque du réseau de l'Est. Sur les mêmes parcours il prévoit, en outre, un prix de transport, plus réduit encore que tous ceux rencontrés jusqu'ici, pour les expéditions par groupe de wagons chargés à leur capacité totale et formant une expédition d'au moins 250 tonnes.

Ces prix destinés à favoriser vers l'est l'expansion de la zone d'influence de nos houillères du Nord et du Pas-de-Calais et à leur rendre moins âpre la concurrence des charbons belges et allemands, permettent aux forges et fonderies du bassin de Briey de s'approvisionner, auprès de nos charbonnages, du combustible qui leur est nécessaire, à un prix de transport voisin de 7 francs par tonne (3).

(1) Tarif commun 107 (chapitre I).

(2) Tarif commun 107 (chapitre II).

(3) En effet, de Lens au centre de gravité des points d'expédition si-

Il nous paraît qu'à ce propos il serait assez intéressant de faire un rapprochement entre ce tarif de houille et le tarif des minerais commun avec l'Est (tarif 113). Voici pourquoi :

On a été amené, ces dernières années, à concevoir comme très prochaine l'exportation en Angleterre, soit par la Belgique, soit par Dunkerque ou Calais, des minerais du bassin de Briey. Deux raisons permettent d'escompter cette exportation. D'abord, les dépenses qui ont nécessité les installations du bassin de Briey sont telles qu'elles peuvent seulement être compensées que par une activité aboutissant à une extraction beaucoup trop considérable pour trouver sur le marché national les débouchés indispensables. De plus, la métallurgie anglaise se sert pour l'instant de minerais extraits de la région de Durham, dont la composition est presque entièrement semblable à celle du minerai de Lorraine, mais ces gisements, soumis à une exploitation intensive, s'épuisent rapidement et bientôt l'industrie métallurgique anglaise se trouvera dans l'obligation de faire appel à l'importation. L'Espagne, la Suède et la France semblent être les seuls pays qui puissent lui fournir la matière première dans des conditions de prix particulièrement favorables ; or, le minerai lorrain sera d'autant plus prisé par les industriels anglais qu'il se rapproche plus du minerai indigène et qu'il permet ainsi d'éviter

tués entre Audun-le-Roman et Homécourt, on compte 321 kilomètres, ce qui donne un prix de 6 fr. 95 par tonne pour les expéditions de 250 tonnes.

toute transformation ou modification de l'outillage, mais son emploi ne se généralisera en Angleterre qu'autant que les prix de transport le rendront plus accessible, car suivant la vérité économique déjà énoncée : la faculté d'expansion commerciale d'une marchandise dépend autant du prix de transport de cette marchandise que de sa valeur à pied d'œuvre.

Les Compagnies du Nord et de l'Est se sont alors entendues pour faire bénéficier les minerais d'un nouveau tarif particulièrement réduit, mais désireuses qu'elles étaient de s'exonérer de l'obligation de fournir le matériel, ce tarif n'est applicable que si le transport de ces minerais est effectué dans des wagons particuliers de 15, 20 ou 40 tonnes.

L'économie générale du projet, proposé à l'approbation ministérielle depuis le 25 janvier 1907, mais non encore homologué, abaisse le prix de transport d'une tonne de minerai de 6 fr. 05 à 5 fr. 10 quand l'exportation se fait par Dunkerque et de 6 fr. 25 à 5 fr. 25 quand l'exportation se fait par Calais et lorsqu'il s'agit d'expéditions par train de 16 wagons de 40 tonnes. Les wagons de 40 tonnes bénéficient de la réduction la plus forte, car ce sont eux qui, à tous les points de vue, procurent au chemin de fer les plus grands avantages techniques : économie de poids mort, plus grande facilité pour le garage des trains dont la longueur se trouve fortement diminuée, économie sur le freinage, etc.

Mais alors, pourquoi les Compagnies en présence n'in-

introduiraient-elles pas, dans le tarif commun 107, une formule analogue à celle qui précède : on verrait le prix de transport d'une tonne de houille entre Lens et les usines métallurgiques lorraines s'abaisser de 6 fr. 95 aux environs de 5 fr. 50, voilà qui inciterait les industriels du bassin de Briey à s'approvisionner aux houillères du Nord et du Pas-de-Calais de préférence aux charbonnages belges et allemands (1) et ce qui permettrait, en même temps, grâce à une facile entente à intervenir entre les maîtres de forges et les Compagnies minières, d'obtenir des wagons de 40 tonnes leur maximum de rendement.

Sans doute, la construction de seize wagons de 40 tonnes ne va pas sans nécessiter des dépenses de premier établissement assez considérables, mais il ne faut pas oublier que les Compagnies de chemins de fer intéressées font bénéficier les propriétaires de ces wagons d'une redevance de 0 fr. 05 pour chaque wagon parcourant à charge 1 kilomètre. Ceci donne pour le parcours « région de Briey-Calais » et retour » 733 kilomètres utilisés à charge, soit une redevance de 36 fr. 65.

Si nous admettons maintenant, que l'évolution complète du train de 16 wagons de 40 tonnes puisse s'effectuer en cinq jours (supposition très rationnelle), il est permis d'escompter 70 voyages par an environ entre Calais et la région de Briey : chaque wagon rapporterait ainsi à son propriétaire : $36 \text{ fr. } 65 \times 70 = 2.565 \text{ fr. } 50$. Or, jamais n'appro-

(1) Il s'agirait là d'un approvisionnement annuel d'environ 600.000 tonnes de combustibles.

chera de ce chiffre l'amortissement annuel du capital engagé pour la construction d'un wagon de 40 tonnes, ajouté aux frais d'entretien de ce wagon. Le surplus viendra donc encore en déduction du prix de transport.

Cette combinaison paraît tellement avantageuse pour tous que des Compagnies, aussi avides de progrès que celles du Nord et de l'Est, ne peuvent manquer d'y avoir songé et d'en projeter l'étude ;... peut-être même la formule des wagons de 40 tonnes n'a-t-elle été introduite dans le tarif commun 113 qu'avec l'arrière-pensée qu'elle serait complétée, dans un avenir très prochain, par une formule analogue dans le tarif commun 107. Ce n'est là qu'une supposition mais encore est-il à souhaiter que pour le bien de tous cette supposition devienne le plus tôt possible une réalité. Certes, les Compagnies de chemins de fer et les industries de l'Est parviendront sans difficulté à s'entendre sur ce point, mais ne rencontreront-elles aucune obstruction de la part de l'Administration Supérieure ? Tout est là. C'est qu'en effet les personnes compétentes dans les questions de tarifs répètent volontiers que les Pouvoirs Publics tiennent à conserver une marge de 20 0/0 entre les taxes de la voie ferrée et le fret moyen de la voie d'eau, or, avec de tels prix que deviendraient ceux de la batellerie (1) ? que deviendrait surtout

(1) Pour 1907 le fret moyen de Lens à Frouard, port de transbordement, a été de 6 fr. 50 et il y aurait encore lieu d'ajouter à ce prix, outre les frais de transbordement, la taxe par chemin de fer de Frouard au point de destination, la région de Briey n'étant pas directement desservie par une gare d'eau.

le projet de construction du canal du Nord-Est, ce canal qui doit unir directement les houillères du Nord et du Pas-de-Calais au bassin métallurgique de Meurthe-et-Moselle et qui doit, dit-on, faire descendre le fret à 5 fr. 55 pour le parcours Pont-à-Vendin-Longwy et à 5 fr. 95 pour le parcours Pont-à-Vendin-Nancy (1) ?

Cette formule des wagons de 40 tonnes, dont la généralisation semble si désirable, n'est pas une innovation du tarif 113 ; elle existe déjà dans le tarif intérieur de petite vitesse n° 7 (livret 1 *bis*) et si nous n'en avons pas parlé jusqu'à présent, c'est que nous tenions à terminer cette étude des prix de transport par fer de la houille non sur des possibilités, mais sur des certitudes, non sur des taxes éventuelles mais sur des prix régulièrement homologués.

En effet, le tarif spécial P. V. n° 7 dans son livret 1 *bis*, prévoit, depuis le 7 janvier 1907, une réduction pour les transports effectués aux prix et conditions du livret spécial n° 1, en wagons de 40 tonnes fournis par les expéditeurs ou les destinataires, en provenance ou à destination de lignes concédées ou d'embranchements particuliers aboutissant aux points d'expédition et de destination dénommés dans ce livret.

Cette réduction est calculée sur le prix du livret spécial

(1) Ces chiffres qui ont d'ailleurs été très contestée par les Compagnies de chemins de fer sont ceux-là mêmes que cite M. Guillaïn, député, dans son rapport fait à la suite du projet de loi sur le canal du Nord-Est.

n° 1, déduction faite des frais accessoires, à raison de 5 0/0 plus autant de fois 1 0/0 que l'expédition comprend de wagons de 40 tonnes, avec maximum de 16 wagons.

D'autre part, à l'exemple de ce que nous avons déjà dit à propos du tarif spécial 113 commun avec l'Est, la Compagnie du Nord alloue ici, en déduction du prix de transport, une redevance de 0 fr. 05 par wagon et par kilomètre pour la distance correspondant à la taxe appliquée au wagon, circulant soit à charge, soit à vide, en retour ou allant prendre charge.

La disposition du livret 1 *bis* fixe le prix de transport d'une tonne de houille de Lens à Paris à 5 fr. 40, toutes les fois qu'il y a expédition de 16 wagons de 40 tonnes (1).

En résumé, et en conservant l'exemple du parcours Lens-Paris, voici, pour concréter la question, quels sont les prix de transport d'une tonne de houille entre ces deux points :

- 1° Pour les expéditions par wagon complet
d'au moins 5.000 kilogrammes 8 fr. 60 (2)
- 2° Pour les expéditions par wagon complet
d'au moins 10.000 kilogrammes. 6 » 70 (3)
- 3° Par groupe de wagons chargés à leur
capacité totale et formant une expédition d'au
moins 250 tonnes. 5 » 50 (4)

(1) Nous ne tenons pas compte dans ce prix de transport de la redevance dont il a été parlé.

(2) Prix du tarif spécial 7 (barème IV).

(3) Prix du tarif spécial 7 (livret 1).

(4) Prix du tarif P. V. commun avec l'Est, n° 107 : Paris-La Cha-

4° Par expédition de 16 wagons de 40 wagons appartenant aux expéditeurs ou destinataires. 5 fr. 40 (1)

pelle payant comme Pantin en vertu de l'article 10 des conditions générales d'application des tarifs spéciaux, ainsi conçu :

« Les animaux et les marchandises expédiés sous le régime des tarifs spéciaux ordinaires, *communs* ou non, en provenance ou à destination d'une gare non dénommée, mais intermédiaire entre deux gares dénommées, jouiront du bénéfice des dits tarifs en payant pour la distance entière comprise entre la première gare dénommée qui précède la gare expéditrice et la première gare dénommée qui suit la gare destinataire, si la taxe ainsi calculée est plus avantageuse pour l'expéditeur que celle des tarifs généraux ou spéciaux de chaque administration. »

(1) Prix du tarif spécial 7 (Livret 1 bis).

DEUXIÈME PARTIE

LES HOUILLÈRES DANS LEURS RAPPORTS AVEC LA BATELLERIE

CHAPITRE PREMIER

LA BATELLERIE DU NORD DEPUIS L'ÉPOQUE DE LA CRÉATION
DES CHEMINS DE FER JUSQU'À NOS JOURS.

Vers 1840 la prospérité des transports par eau semblait à jamais compromise ; ces transports comportaient d'ailleurs tant d'aléas, les améliorations à apporter dans leur organisation étaient si nombreuses, que l'on s'explique la défaveur qui pesait sur eux. M. Paul Léon (1) ne nous rapporte-t-il pas que Dupin proposait, en 1844, d'abandonner la construction du canal de la Marne au Rhin et de consacrer l'argent à l'établissement de la voie ferrée de Paris à Strasbourg ? On ne peut, en somme, s'étonner d'une telle proposition, quand on constate l'état lamentable de la voie navigable à cette époque : d'une part, les

(1) Paul Léon, *Fleuves, canaux, chemins de fer*, 1903, Armand Colin, éditeur.

inconvenients matériels comme la multiplicité des écluses, l'alimentation insuffisante des biefs, le manque de débit des rivières rendant tout à fait incertaine la marche des bateaux ; d'autre part, des péages écrasants grevant souvent de plus de 80 0/0 le prix du fret et cela, même dans la région du Nord, où pourtant la navigation était relativement organisée. On peut lire, dans une lettre de la Chambre de Commerce de Dunkerque adressée au Ministre des Travaux Publics (1), que pour éviter des taxes par trop lourdes, les convois de charbons partant des houillères de Fresnes et de Valenciennes, faisaient un long détour par la Belgique et n'arrivaient pas à Dunkerque par Douai, Béthune et St-Omer, mais bien par Tournay, Gand, Bruges, Nieuport et Furnes.

Triste état de choses que celui qui obligeait les marins à ces prolongements de parcours et qui amenait à cet étrange résultat de donner, bien souvent, au roulage, la supériorité sur les transports par eau ! Cherté, lenteur, insécurité, tels sont les trois mots qui résument la situation de la batellerie à cette époque.

L'organisation des chemins de fer de 1852 à 1858 aggrava la crise et la navigation intérieure était de plus en plus délaissée quand un revirement presque subit de l'opinion publique se produisit vers 1860.

(1) Mémoire de la Chambre de Commerce de Dunkerque au Ministre des Travaux Publics sur les navigations et les canaux du Nord de la France (28 nov. 1843). *Archives du ministère des travaux publics, documents divers.*

Il semble que ce revirement ait été la résultante d'une vigoureuse campagne menée, presque exclusivement, par les houillères du Nord de la France, qui croyaient avoir à se plaindre des Compagnies de chemins de fer, au sujet des retards apportés dans les fournitures de matériel, en même temps qu'au sujet de l'élévation de leurs tarifs qui, disaient-elles, ne leur permettait pas de soutenir la concurrence étrangère, notamment la concurrence anglaise. Cette campagne se traduisit par des critiques très violentes à l'adresse des Compagnies (1), critiques devant lesquelles on demeure quelque peu confondu, surtout après que l'on s'est reporté aux tarifs en vigueur à cette époque. Il est alors permis de douter un peu de l'impartialité, voire même de l'entière sincérité de leurs auteurs. Ces exagérations, qu'elles atteignent directement les Compagnies de chemins de fer, ou qu'elles réclament en faveur des transports par eau, étaient de nature à faire supposer qu'il y avait là, de la part des Compagnies houillères, non

(1) Voici un exemple d'une de ces critiques : « On doit sentir que la mesure est aujourd'hui comble et qu'il importe de savoir si dans notre propre pays nous serons traités sur un pied moins avantageux que l'étranger, si après avoir enrichi d'importantes subventions nos chemins de fer, après leur avoir donné le jour, leur avoir garanti à nos risques et périls un minimum d'intérêt, nous serons ensuite cavalièrement jetés à la porte comme des valets, pour être remplacés par qui ? par des Anglais qui sans avoir fait aucun sacrifice, sans s'être donné aucune peine viendront jouir seuls et à nos dépens des bienfaits de nos chemins de fer. Le principe grandissant, nous verrons bientôt Manchester placé par des artifices de tarifs aux portes de Lille et de Roubaix, Glasgow côte à côte avec les hauts fourneaux de Denain et le groupe métallurgique de Birmingham dans le faubourg St-Antoine » (*Comité central des houillères de France*, 1864, p. 68).

pas une conviction très arrêtée de la supériorité de cette dernière catégorie de transports, à quelque point de vue que l'on se place, mais seulement l'arrière-pensée de se servir de la batellerie pour contrebalancer un monopole de fait, de peser, en outre, sur le gouvernement, pour obtenir certains dégrèvements destinés à diminuer le prix du fret, et de profiter ainsi de l'abaissement correspondant de tarif que les Compagnies de chemins de fer ne manqueraient pas de s'imposer pour tâcher de conserver ce que nous pourrions appeler la supériorité qualitative au point de vue du transport de la houille.

L'Etat a-t-il agi sagement en cédant à cette pression de l'opinion et en supprimant les droits de navigation ?

Evidemment la gratuité de la circulation sur les voies navigables ne pouvait être qu'une apparence. Dès lors, est-il rationnel que, suivant une expression déjà employée, la marchandise ne paie pas et que tout le monde paie pour elle ? Est-il rationnel que celui qui n'use pas de ce mode de transport ait les mêmes charges que celui qui s'en sert constamment ? Est-il rationnel, enfin, que par suite d'une telle organisation, la marchandise étrangère (la houille étrangère par exemple) ne contribue pas à l'entretien de la voie qu'elle emprunte et que de toutes les marchandises qui voyagent par canaux elle soit vraiment la seule à le faire gratuitement ? Cette mesure de l'Etat est-elle justifiable tant au point de vue moral, c'est-à-dire en prenant en considération et l'intérêt national et la justice sociale, qu'au point de vue scientifique, économiquement parlant,

nous voulons dire au point de vue commercial et financier ?

Que d'avis partagés sur cette question que nous avons cru intéressant de noter en passant, à combien d'études et surtout à combien de brochures tendancieuses n'a-t-elle pas donné naissance ?

Mais cette ardente controverse sort des strictes limites de notre sujet : revenons aux rapports des houillères avec la batellerie. Rappelons rapidement qu'après des dégrèvements successifs en 1860 et en 1867, après la suppression totale des taxes de navigation en 1880, après l'exécution d'une partie du grand programme Freycinet, le fret a pu s'abaisser petit à petit, jusqu'à venir osciller autour d'un prix moyen qui, pour la dernière période décennale, est sensiblement de 5 fr. 90 pour le transport d'une tonne de houille de Lens à Paris.

CHAPITRE II

LE FRET.

Le fret oscille autour du prix moyen de 5 fr. 90, avons-nous dit. Est-ce donc que le prix de transport d'une tonne de houille n'est pas toujours identique à lui-même pour un parcours donné ? Non, et voilà précisément une des grandes caractéristiques des transports par eau : pas de tarifs immuables, pas de prix constants pour des distances constantes ; la loi de l'offre et de la demande règne en maîtresse sur le fret et lui sert seule de régulateur. Or, la proportion des offres et des demandes changeant constamment, le cours du fret est essentiellement variable, tout en oscillant autour d'un certain prix, qui est le prix moyen et qui tend économiquement vers la limite inférieure du prix de revient.

Dès lors, ce qu'il est avant tout intéressant d'étudier, ce sont les divers éléments qui participent à la fixation de ce prix de revient pour le transport d'une tonne de houille ; comment, par exemple, s'établira-t-il pour le parcours de Lens à Paris ?

M. Léon de Seilhac dans un ouvrage sur « les mariniers du Nord et leur dernière grève » (1) et M. Gruner dans

(1) Arthur Rousseau, éditeur, 1905.

son étude sur « les voies navigables du Nord de la France vers Paris » (1) nous donnent, à cet égard, des renseignements très précieux. Nous leur empruntons ici une partie des chiffres qu'ils citent, touchant les frais de voyage d'un marinier de Pont-à-Vendin (Lens) à Paris.

*1° De Pont-à-Vendin à Chauny, été comme hiver
(faux frais compris).*

Aller à la charge :

Rempallage (arrimage)	14 fr.	
Lettre de voiture	1 »	
Pourboire aux ouvriers	2 »	
De Pont-à-Vendin à Douai (Courchelettes)	26 » 65	{ (traction électrique)
De Courchelettes au bassin Rond	25 » 50	
Du bassin Rond à Cambrai	13	
De Cambrai au Bosquet	26 » 90	
Le Bosquet (touage souterrain)	11 » 10	(touage)
Remorque	3 »	(chevaux)
De Lesdins à la Montagne	22 » 80	
De la Montagne à Chauny	15 » 30	

Retour à vide :

De Chauny à Lesdins	15 » 15	(chevaux)
Remorque	1 »	
Touage souterrain	gratuit	(touage)
De Bosquet à Cambrai	8 fr. 95	(chevaux)
De Cambrai au bassin Rond	3 » 25	
Du bassin Rond à Courchelettes	9 » 10	
De Courchelettes à Douai (borne 3)	3 » 30	{ (traction électrique)
De la borne 3 à Pont-à-Vendin	6 » 60	

Total 208 fr. 60

(1) Comité des houillères, février 1897.

2° De Chauny à Conflans.

Hiver.	112 fr.
Eté (maximum)	90 »
Eté (minimum)	60 »

3° De Conflans à la Monnaie.

Hiver	185 fr. 30
Eté (maximum)	80 »
Eté (minimum)	60 »

Pour le retour à vide, le marinier doit payer :

	Hiver	Eté (maximum)	Eté (minimum)
De la Monnaie à Conflans .	35 fr.	21 fr.	21 fr.
De Conflans à Chauny. . .	107 fr.	75 fr.	65 fr.

Il faut encore tenir compte de la commission payée à l'affrètement, soit environ 30 francs, des frais de pilotage sur l'Oise et sur la Seine qui varient entre 60 et 100 francs de l'été à l'hiver et des faux frais pour chaque voyage, faux frais que l'on peut évaluer à environ 100 francs tant pour l'éclairage que pour la nourriture du pilote sur la rivière, que pour les pourboires à distribuer au départ des houillères et aux écluses, que pour les frais d'avances d'argent.

Réunissons ces divers éléments ; le marinier doit payer dans un voyage de Lens à Paris :

Aller à charge	Hiver	Eté (maximum)	Eté (minimum)
De Lens à Chauny	208 fr. 60	208 fr. 60	208 fr. 60
De Chauny à Conflans. . .	112 »	90 »	60 »
De Conflans à la Monnaie .	185 » 30	80 »	60 »
Prime d'affrètement. . . .	30 »	30 »	30 »
Pilotage.	100 »	80 »	60 »
Faux frais.	100 »	100 »	100 »

Retour à vide			
De la Monnaie à Conflans.	35 fr.	21 fr.	21 fr.
De Conflans à Chauny . .	107 »	75 »	65 »
Ensemble. . .	877 fr. 90	684 fr. 60	604 fr. 50

A ces frais, exclusivement affectés à la circulation sur la voie d'eau, il y a lieu d'ajouter les frais généraux annuels, qui comprennent :

1° Les gages du contremaître ou la nourriture et l'entretien du marinier et de sa famille, soit environ 1.700 fr.

2° L'assurance du bateau et de son chargement de houille : 150 fr. 95 (tarif de la Compagnie « d'Assurances Générales »).

3° L'assurance des contremaîtres et pilotes : 70 fr. (tarif de la « Foncière-Transports »).

4° La patente du maître marinier : 70 francs.

5° L'entretien du bateau et de ses agrès : environ 300 francs.

6° L'amortissement de la valeur annuelle et l'usure pour un bateau de 13.000 francs : 1.000 francs.

On arrive ainsi, très approximativement, à un total de 3.300 francs qui devront être ajoutés aux dépenses du marinier pour ses voyages annuels. Or, le marinier fait en moyenne 4 voyages par an de Lens à Paris. Nous pouvons, comme l'a fait M. de Seilhac (1), évaluer, assez équitablement, deux de ces voyages au prix du tarif d'hiver, le troisième au prix du tarif d'été maximum et le quatrième au

(1) *Op. cit.*

prix du tarif d'été minimum : nous obtenons alors une somme de 3.045 francs pour les frais de voyage, auxquels il conviendra d'ajouter les 3.300 francs de frais généraux ; ce qui donne un total de 6.345 francs pour transporter 4 fois 300 tonnes de houille, c'est-à-dire 1.200 tonnes. Cette proportion fixe la limite inférieure du prix de revient pour le transport d'une tonne de houille à 5 fr. 28.

Lorsque le cours du fret de la houille est inférieur à ce minimum, le budget du marinier se solde par un déficit ; lorsqu'il atteint ce chiffre de 5 fr. 24, il semble que, grâce à la médiocrité de ses besoins, le marinier puisse, comme l'on dit, joindre les deux bouts, mais ce n'est là qu'une apparence, car les chiffres que nous venons de citer ne tiennent pas compte d'un élément qui a pourtant son importance : la prévoyance devant la maladie et la vieillesse. Cependant le marinier ne peut naviguer toute sa vie durant, les infirmités le guettent, lui comme tout autre, et le forceront, tôt ou tard, à abandonner son dur métier. A cette époque de son existence aura-t-il pu réunir des économies suffisantes pour lui procurer le morceau de pain indispensable ? Autrement dit, y a-t-il ordinairement, entre le prix de revient que nous venons d'établir et le cours du fret de la houille, un écart suffisant pour permettre au batelier de prévoir les mauvais jours ?

Il est permis d'en douter lorsqu'on jette les yeux sur les statistiques des prix de transport par eau : nous voyons bien le fret de la houille Lens-Paris atteindre parfois 6 fr. 25, comme en janvier, octobre, novembre et décem-

bre 1907, par contre nous le voyons tomber à 5 francs durant les mois d'été de la même année.

De tout ceci, la conclusion logique est que le marinier sera voué à une existence, aussi précaire que besogneuse, tant que les rapports entre la batellerie et les Compagnies houillères ne subiront pas de modifications radicales.

CHAPITRE III

LE TRANSPORT DES HOUILLES PAR EAU DANS

LA RÉGION DU NORD.

Avant d'étudier quelles sont les améliorations susceptibles d'être apportées dans le régime de la batellerie et des Compagnies houillères, il est essentiel de dire comment les mariniers se mettent en rapport avec les charbonnages, pour l'affrètement de leurs bateaux.

Au début de leur concession, chaque Compagnie houillère affrétait elle-même le nombre de bateaux dont elle avait besoin. Les défauts de cette organisation rudimentaire sautent aux yeux à premier examen : les bureaux d'affrètement des mines, aussi dispersés que les mines elles-mêmes, obligeaient les mariniers à aller de charbonnage en charbonnage jusqu'à ce qu'ils aient trouvé une convention d'affrètement, d'où, pour eux, des pérégrinations nombreuses, se traduisant par des pertes de temps considérables. Les houillères, d'ailleurs, n'avaient guère non plus à se féliciter de cet état de choses : tandis que les unes voyaient leur rivage encombré de bateaux, d'autres en étaient presque totalement dépourvues.

*
* *

Que l'initiative individuelle ait trouvé là un large

champ d'action et que des intermédiaires aient essayé de remédier à ce régime défectueux, en tâchant d'en tirer profit, rien de plus normal et de plus rationnel en même temps : des courtiers, que l'on a appelé « affréteurs », se chargèrent de se renseigner auprès des charbonnages sur la quantité de bateaux dont chacun d'eux avaient besoin ; après quoi, ils attendaient les mariniers aux passages les plus fréquentés, à Douai ou à Cambrai par exemple, et leur proposaient un chargement moyennant une légère commission. Les mariniers n'avaient plus alors qu'à se rendre au charbonnage désigné.

Avec ce nouveau procédé, les Compagnies houillères voyaient leurs expéditions assurées et les bateliers étaient enfin quittes de leurs incertitudes ; on ne pouvait donc, de part et d'autre, que se féliciter de l'existence des affréteurs, d'autant plus que ceux-ci étant appelés à centraliser, et les offres des houillères et les demandes de la batellerie, pouvaient établir un cours rationnel du fret, suivant la proportion des unes et des autres.

Précisément à cause de son utilité, le métier d'affréteur devint très lucratif, aussi trouva-t-il assez rapidement de nombreux amateurs ; mais alors c'en fut fait du rôle bienfaisant de ces intermédiaires. Les difficultés que leur suscitait la concurrence, et l'appétit du lucre aidant, les conduisirent rapidement à ne plus considérer les mariniers que comme une catégorie de gens bonne à exploiter et à tondre et ce leur fut d'autant plus facile de le faire que ceux-ci étaient moins avertis, ayant une instruction

des plus rudimentaires. Certains affréteurs se sont livrés alors à des opérations plus ou moins régulières, comme celle de faire courir des bruits tendancieux sur la quantité des offres des houillères; comment contrôler, d'ailleurs, les éléments qui auront servi à établir les statistiques qu'ils portent à la connaissance des mariniers et qui leur permettent de suspendre au-dessus de leurs têtes, comme une immuable épée de Damoclès, la crainte d'une baisse prochaine du fret, pour leur faire accepter des prix déjà peu ou point rémunérateurs?

On peut distinguer, en l'état actuel de l'économie batelière dans ses rapports avec les houillères, deux catégories d'affréteurs :

Dans la première catégorie nous rangerons les « courtiers de fret » proprement dits, qu'il s'agisse des gros courtiers jouant surtout à la hausse ou à la baisse, ou qu'il s'agisse des petits affréteurs marrons : bateliers trop vieux pour continuer à naviguer, ou cabaretiers des bords des rivières et canaux du Nord et du Pas-de-Calais traitant directement ou servant d'intermédiaires aux gros affréteurs.

Dans tous les cas, l'objectif de ces courtiers est d'obtenir des mariniers la plus grosse commission possible, car plus la commission est grosse, plus forte est la ristourne qu'ils peuvent offrir à leurs clients éventuels et plus grand est le nombre de ceux qu'ils peuvent ainsi se procurer.

La deuxième catégorie comprendra alors ce qu'il est convenu d'appeler les « courtiers forfaitaires ». Ce sont, comme leur nom l'indique d'ailleurs, des affréteurs qui s'enga-

gent à effectuer le transport d'une certaine quantité de houille à un prix donné et indépendamment de toute variation des cours du fret ; il leur appartient de s'arranger ensuite avec les mariniers.

M. de Seilhac (1) prétend que ces courtiers sont les véritables défenseurs, non pas des bateliers, mais de la batellerie vis-à-vis des Compagnies de chemins de fer : « Ils emploient, écrit-il, pour obtenir des ordres, l'appât des bas prix, mais ils enlèvent à la voie ferrée une partie de son trafic et c'est grâce à eux que la batellerie subsiste ».

Nous ne croyons pas devoir nous ranger à l'avis de M. de Seilhac pour cette appréciation sur l'utilité des courtiers forfaitaires. Et d'abord, il serait vraiment étonnant que ces courtiers ne recherchent pas, tout comme les autres, à satisfaire leurs seuls intérêts ; en outre, il nous paraît très difficile de faire une distinction aussi nette entre la prospérité de la batellerie et celle des bateliers. Est-il vraiment un défenseur de la batellerie celui qui, pour obtenir un certain trafic, n'hésite pas à faire baisser, artificiellement au besoin, le prix du fret et à faire travailler les bateliers, soit au prix de revient minimum, soit même à perte ? Nous ne le pensons pas, car le jour où les mariniers ne trouveront plus dans leur métier une rémunération suffisante, ils ne navigueront plus, ou s'ils continuent à naviguer par suite de leur incapacité à effectuer tout autre travail, il est bien certain, tout au

(1) *Op. cit.*

moins, qu'ils dirigeront leurs enfants vers d'autres branches d'industrie plus lucratives. Une prospérité, obtenue à la suite de semblables procédés, semble aussi aléatoire que factice et on peut se demander ce que deviendra la batellerie, le jour où elle manquera de bras, parce que les mariniers, désireux de délaisser une occupation incapable de nourrir son homme, auront dirigé leurs enfants vers d'autres professions. Voilà un présent qui paraît bien compromettre l'avenir.

En somme, ce qui nous semble se rapprocher le plus de la réalité, c'est ce fait que courtiers de fret proprement dits ou courtiers forfaitaires pèsent de toutes leurs forces sur les mariniers pour en obtenir, les uns une commission plus forte, les autres un fret plus réduit. Les procédés différents bien..... mais le résultat est identique : le marinier voit son bénéfice tendre vers sa plus simple expression.

■
* *

L'instabilité du prix de fret, résultant logiquement des agissements des affréteurs, était aussi nuisible aux Compagnies houillères qu'à la batellerie, aussi ont-elles songé à faire revivre, tout en lui donnant une autre forme, leur système primitif d'affrètement direct. Prenant exemple sur ce qui avait été fait à Charleroi, où l'initiative du canal de la Sambre à l'Oise, en organisant une chambre d'affrètement, avait ramené la commission de fret à 10 francs et supprimé par là même le commerce des affréteurs belges, la Chambre des Houillères de Douai, d'accord avec la

Chambre de Commerce de cette ville, créa, elle aussi, une Chambre d'Affrètements, en juillet 1904. Mais la Chambre de Commerce dut se désintéresser de cette organisation, le Gouvernement s'étant absolument opposé à sa participation ; ce refus était fondé sur ce que les affréteurs étaient des commerçants patentés et qu'il serait illicite que la Chambre de Commerce patronnât une association dont le but était de leur faire concurrence.

Les Compagnies houillères n'en ont pas moins donné suite à leur projet et la Chambre d'Affrètements, gérée par elles, a fonctionné normalement depuis la date de sa fondation.

« Le fonctionnement de cette Chambre, écrivait M. Loubry, son directeur, aura pour conséquence, tout en améliorant le sort de la batellerie, de faire profiter les destinataires de chargements et d'expéditions plus rapides, comme d'un fret plus normal et plus régulier. »

Que cette organisation ait rendu de réels services à la batellerie, voilà qui est indéniable, toutefois, son action bienfaisante s'est presque exclusivement fait sentir sur la commission d'affrètement, qui est descendue entre 20 et 25 francs (1) et on ne constate, jusqu'ici, aucune amélioration en ce qui concerne la régularité des livraisons et la diminution des délais de chargement.

Chose curieuse, nombre de bateliers prirent ombrage de cette organisation, dont l'heureuse influence semble

(1) La Chambre d'Affrètements de Douai ne demande que 5 fr. de droit d'inscription et 10 francs de commission, soit en tout 15 francs.

cependant incontestable, et formèrent une association nettement concurrente.

La raison de la fondation de cette association, son organisation, son but, nous sont indiqués très en détails dans le numéro du 1^{er} septembre 1904 du *Réveil du Nord* ; nous le reproduisons ici intégralement, car il dépeint de façon très intéressante, bien qu'avec une pointe de parti-pris, l'état d'esprit des mariniers vis-à-vis des affréteurs, en même temps que la défiance qui les anime contre les Compagnies houillères.

Voici la teneur de l'article en question :

« Le 10 juillet 1905 a eu lieu à Pontoise, à la suite d'une réunion générale, la fondation du « Syndicat corporatif et mutuel des bateliers du Nord, de l'Est, de l'Ouest, du Centre de la France et de la Belgique ».

« On annonçait au 15 août plus de 6.000 adhérents. Les bases d'une organisation puissante étaient jetées. Le Syndicat forma son bureau, ses commissions d'étude, de fret, de discipline, de transaction commerciale, et voici quel but il va poursuivre :

« Seul et directement par son administration, il traite avec le commerce, les usines, les Compagnies, le Gouvernement, les villes. Sa direction exécute ses lois et ses statuts, actionne ses bateaux, les dirige vers les points de chargement et de déchargement, passe des traités d'affrètement avec des tiers, sous l'égide de « lettres de voitures » créées par la batellerie. Les lettres de voiture qui correspondent à chaque genre d'industrie, ne supporte-

ront d'autre augmentation de fret que celle des hautes eaux. Hors ce cas absolument spécial, le fret devra être absolument le même pendant toute l'année. Le Syndicat institue une caisse de fret régulier, d'avances sur lettres de voiture, de retraite, d'avances contre l'incendie et contre les accidents, grâce aux cotisations régulières de ses membres et au versement de la commission actuellement prélevée par les affréteurs et qui se chiffre annuellement en moyenne et par bateau à 400 francs.

« Les bateliers demandent que le fret Lens-Paris soit porté à 5 fr. 50 et ils disent : « C'est notre vie ; avec 4 fr. 75 à la tonne que les intermédiaires nous imposent, nous allons à la ruine ; nous ne pouvons pas vivre. Ils nous ont toujours exploités (1). »

« A ces prétentions si légitimes, les courtiers-parasites laissent percer, dans leur réponse, leur anxiété ; ils raillent, ils mentent, ils menacent et prennent contre leurs propres défaillances des mesures draconiennes. »

« Certes, écrit l'*Organe des intérêts industriels du Nord*, qui se publie à Douai, les affréteurs ne jouissent en ce moment que de sympathies très relatives, ils ne bénéficient pas d'un courant favorable. Les marinières s'accordent avec les Compagnies houillères, pour en penser et en laisser dire beaucoup de mal. »

« Les bateliers demandent la disparition des affréteurs courtiers, les Compagnies houillères n'en veulent plus da-

(1) Voilà qui vient justifier le prix de revient du transport d'une tonne de houille de Lens à Paris tel que nous l'avons établi.

vantage. Dès 1899, elles méditaient de créer des chambres d'affrètements. Prudentes, désireuses d'éviter les protestations des industriels, des commerçants, des mariniers, elles ne se mettaient pas officiellement en avant : elles faisaient auprès de la Chambre de Commerce de Douai des démarches qui aboutissaient, pour lui faire prendre « au regard du public » l'initiative de la création ; l'entreprise devait fonctionner sous le patronage de la Chambre de Commerce et sous son autorité apparente. »

« Sous son autorité apparente : il était convenu, en effet, que l'agent principal et les employés subalternes seraient nommés par la Chambre de Commerce, mais « sur les propositions de la Chambre des Houillères ». Et la convention ajoutait : « La Chambre de Commerce et la Chambre Houillère régleront — d'accord — le budget et toutes les questions relatives à la bonne gestion de l'affaire. »

« Et qui donc paiera les frais de cette entreprise ? La convention le dit expressément : tous les frais seraient couverts « par le produit des commissions touchées sur les affrètements. »

« Comment la Chambre de Commerce de Douai acceptait-elle semblable sujétion ?

« Ne perdons pas de vue qu'elle veut son canal du Nord et que les Compagnies houillères y ont souscrit 34 millions.

« C'était la mort sans phrase pour la Chambre des courtiers affréteurs puisque seul l'agent principal donnerait les ordres d'affrètement.

« Or, en mars dernier, le Ministre du Commerce fit savoir au Président de la Chambre de Commerce de Douai, qu'il « s'opposait absolument à la création, sous le couvert de cette assemblée, d'une chambre d'affrètements ».

« Les affréteurs étaient-ils sauvés ?

« En aucune façon. — Les Compagnies houillères du Nord et du Pas-de-Calais ont décidé de créer elles-mêmes une Chambre d'Affrètements; et d'en assurer « directement » le fonctionnement. En fin juin, elles ont nommé le directeur.

« Le puissant Syndicat charbonnier Rhénan-Westphalien a donné à nos Compagnies l'exemple, la pensée peut-être, de l'accaparement des transports de houille. Seule la méthode varie. En Allemagne, le Dôlen-Syndicat a constitué à ses côtés et sous sa dépendance entière un « Syndicat de marchands de charbons » assurant leurs transports et dans lequel ne sont admises jusqu'ici que les maisons, dont le chiffre d'affaires est d'au moins 200.000 tonnes. Le Comptoir, cependant, devant l'intensité des protestations, admettra les commerçants qui enlèveront 50.000 tonnes et même des associations de marchands, à la condition qu'à chacun des associés formant le bloc, écoule pour son compte 20.000 tonnes.

« Or, le champ d'action de ce syndicat ne comprend pas seulement les territoires allemands, il s'étend en Suisse, au Tyrol, il prend toute la Hollande. La Belgique n'est encore que menacée et l'on comprend bien que sa batellerie soit venue se joindre au Syndicat de Pontoise, à la batellerie française.

« Le Syndicat des mariniens entreprend donc une lutte considérable, qui sera longue et difficile. Car s'il triomphe des affréteurs intermédiaires, il se heurtera demain à la Chambre d'Affrètements des houillères.

« Sans doute, ils seront énergiquement soutenus et encouragés, car, quel est le but que poursuivent les Compagnies ? Un organe, toujours favorable aux entreprises capitalistes, écrivait cependant : « L'institution de la Chambre d'Affrètements apparaît, en fait, comme une mesure de précaution contre les réclamations éventuelles du consommateur. »

« Aussi, disait-il, la clientèle des Compagnies considère cette création avec défiance.

« Les industriels et négociants seront de plus en plus sous la dépendance des mines, sous son régime de bon plaisir.

« Quand les mines auront un intérêt commercial à ne pas charger, combien il leur sera facile d'affirmer qu'elles ne trouvent pas de bateaux ! »

A l'heure actuelle la Chambre d'Affrètements, créée par les Compagnies houillères, continue de fonctionner normalement ; par contre, le Syndicat dont il est parlé plus haut, n'a pu réaliser son programme et n'a jamais eu qu'une influence absolument illusoire sur la batellerie.

*
* *

Il existe encore d'autres syndicats, dont le but est de défendre les intérêts des mariniens : parmi ceux-ci, un seul

mérite vraiment d'être cité, pour l'intelligente activité de son président, M. Leneru, et de son secrétaire général, M. Morillon : c'est le « Syndicat de la Batellerie ». Ce Syndicat, fondé en 1900, compte actuellement plus de 600 membres ; son programme est essentiellement de grouper les mariniers pour la défense des intérêts communs et de leur servir d'intermédiaire auprès des Pouvoirs Publics pour l'obtention des améliorations réclamées.

CHAPITRE IV

AMÉLIORATIONS PROJETÉES DANS LE RÉGIME DE LA BATELLERIE DU NORD,

Malgré les efforts très réels des syndicats, dont nous venons de parler, pour mettre un terme à l'état de complète anarchie qui pèse sur la batellerie, celle-ci reste dans une situation très critique et très précaire : les frets sont très élevés et cependant les bateliers sont insuffisamment rémunérés de leurs voyages, il semble qu'il soit grand temps de remédier à un tel état de choses. Le tout est de savoir si le remède est possible.

C'est ce que nous nous proposons d'étudier en ce qui concerne la région du Nord, la stricte équité nous faisant un devoir de ne rien affirmer, à cet égard, avant d'avoir loyalement examiné les améliorations projetées dans cette région, ainsi que celles qui peuvent être apportées dans le régime des transports de houille par eau. Après un examen attentif de la question, nous placerons la batellerie dans les meilleures conditions possibles et nous constaterons si, à ce point de vue tout spécial, elle peut soutenir, sinon avec avantage, du moins sur pied d'égalité, la concurrence de la voie ferrée.

*
* *

Impossible, en tout cas, de penser à un relèvement du

prix du fret, ce serait absolument prendre la situation au rebours, en même temps que méditer une véritable hérésie économique, car le transport par fer, en dehors des nombreux avantages qu'il possède et que nous énumérerons plus loin, ne coûte déjà, entre Lens et Paris, que 5 fr. 50 (1). Les protagonistes des transports par eau l'ont si bien compris qu'ils ne se sont pas arrêtés un instant à cette revendication, formulée quelquefois par des bateliers mal inspirés. Dès lors, si la solution du problème ne réside pas dans le relèvement du fret et si cette solution est possible, on ne peut plus la trouver que dans la réduction de la proportion des frais généraux grevant chaque voyage. Ces frais généraux nous les avons indiqués et le chiffre que nous avons établi semble aussi réduit que possible ; il paraît donc difficile de les diminuer encore et la seule combinaison à envisager, quant à présent, serait celle qui permettrait au marinier d'augmenter le nombre de ses voyages.

La voie d'eau entre le Nord et Paris, a-t-on dit d'abord, et particulièrement la section qui s'étend entre Cambrai et Chauny, que l'on désigne sous le nom de canal de Saint-Quentin, est beaucoup trop encombrée, de là des lenteurs et des retards tout à fait préjudiciables ; en outre, malgré un travail continu de jour et de nuit, cette artère ne peut livrer passage à plus de 6 millions de tonnes, il est donc indispensable d'améliorer cette voie, pour en augmenter

(1) Tarif commun 107 avec l'Est (chap. II).

la puissance de débit et par suite mettre un terme aux lenteurs de parcours dont souffrent les mariniers.

C'est dans cet esprit, qu'en 1902, des améliorations furent décidées, dans le but d'atténuer les grosses imperfections qui entravaient la circulation dans le canal de Saint-Quentin : sur toute la longueur de cette section les écluses furent doublées et remplacées par de nouvelles beaucoup plus grandes, le chemin de halage fut doublé en même temps que les écluses, les biefs de partage furent élargis.

*
* *

Malgré les améliorations projetées, on jugea que l'ancienne voie continuerait d'être tout à fait imparfaite et insuffisante. Le tonnage maximum possible, disait-on, ne pourra jamais, malgré ces dispositions nouvelles, excéder 7 millions 1/2 de tonnes, or les expéditions des houillères augmentent de jour en jour et, dans un avenir très prochain, c'est plus de 10 millions de tonnes qui seront confiées à la voie d'eau, la création d'une nouvelle voie s'impose ; ne faut-il pas mettre la batellerie à même de prendre sa part de la progression de trafic ? (1)

(1) Paul Léon dans son étude : *Fleuves, canaux, chemins de fer*, écrit : « Si l'on suppose une progression régulière de l'extraction, le Nord et le Pas-de-Calais produiront dans 10 ans 26 millions de tonnes, sur lesquelles il faudra expédier 15 millions, représentant l'excédent de la production sur la consommation régionale. C'est une augmentation de 5 à 6 millions sur l'excédent actuel. La part de la voie d'eau dans ce transport est d'un tiers environ. »

La question d'ailleurs n'était pas nouvelle et avait été agitée antérieurement à plusieurs reprises. Des enquêtes assez nombreuses avaient été faites, à la suite de vœux émis par les Chambres de Commerce de Paris et de Douai réclamant la construction d'un canal, dit « canal du Nord », capable de « décongestionner » la voie d'eau existante. Le 1^{er} mars 1901, M. Baudin, Ministre des Travaux Publics, avait déposé sur le bureau de la Chambre un projet de loi tendant à compléter l'outillage national, par l'exécution d'un certain nombre de voies navigables, l'amélioration des canaux, des rivières et des ports maritimes, mais à la condition que les intéressés, départements, communes, chambres de commerce, syndicats ou particuliers prendraient à leur charge la moitié au moins de la dépense de chaque opération. Au nombre de ces voies nouvelles à construire étaient compris le canal du Nord et celui du Nord-Est. La construction du canal du Nord-Est reste toujours à l'état de projet, mais celle du canal du Nord a rencontré meilleur accueil.

Il s'agissait, en ce qui le concerne, de créer une voie entre Arleux et Noyon ; la dépense était évaluée à 60 millions : 30 millions devaient être fournis par l'Etat qui les prélèverait sur le budget et les autres 30 millions par la Chambre de Commerce de Douai qui devait les emprunter aux houillères du Pas-de-Calais ; celles-ci acceptaient la combinaison, les intérêts et le remboursement de ce prêt devant être gagés sur les taxes de péage et de halage.

Le canal du Nord doit se détacher à Arleux du canal de

la Sensée, pour se diriger vers la Somme par les vallées de l'Agache (affluent de la Sensée), et de la Tortille (affluent de la Somme). Il doit emprunter ensuite le canal de la Somme, depuis Péronne jusqu'à Hombleux, près de Ham et se diriger de là vers Noyon par les vallées de la rivière d'Allemagne (affluent de la Somme), et de la Verse (affluent de l'Oise). A Noyon, il doit rejoindre enfin le canal latéral à l'Oise, près de l'écluse de Sempigny.

La longueur de ce nouveau canal sera de 94 kil. 550, au lieu de 139 kil. 530 que comporte la voie actuelle, soit un raccourcissement d'environ 45 kilomètres. Le nombre des écluses sera de 38 au lieu de 62 ; si l'on compte chaque écluse pour 1 kilomètre, comme cela se fait ordinairement, le raccourcissement sera ainsi de 69 kilomètres. La première section d'Arleux à Péronne sera alimentée presque entièrement par machines ; les deuxième et troisième sections, de Péronne à Noyon, seront alimentées naturellement par les eaux de la Somme. Le monopole de halage doit être concédé à la Chambre de Commerce de Douai, en raison de la part qu'elle prend dans les dépenses de construction.

Certes, peu de canaux en projet, sauf cependant celui du Nord-Est, eurent à la fois autant de partisans et d'adversaires que le canal du Nord ; nombreux furent ceux qui défendirent le projet du Gouvernement, mais nombreux aussi furent ceux qui argumentèrent contre lui. Approbations et critiques sont d'autant plus intéressantes qu'elles continuent de se donner libre cours, à l'heure ac-

tuelle, malgré la mise en construction du canal. Nous allons ici en indiquer succinctement la formule.

Selon les uns (les partisans du projet), la nécessité de ce nouveau canal ne se discute même pas. L'insuffisance de la voie actuelle et l'augmentation constante du tonnage à transporter le rendaient indispensable ; d'ailleurs, l'opération projetée permettra un abaissement sensible du prix du fret, par suite du raccourcissement considérable du trajet, de la suppression totale du chômage et de l'encombrement (grâce à la fois au doublement des écluses et à celui de la voie), par suite, enfin, de la rapidité du halage qui doit se faire par traction électrique. Les défenseurs du nouveau canal escomptent une économie de temps de 60 jours, ce qui, selon eux, permettrait aux mariniers d'effectuer de 6 à 7 voyages par an entre Lens et Paris et de réduire le fret au prix moyen de 3 fr. 75 (1).

Les adversaires du projet ont combattu ces observations avec beaucoup d'énergie et, on ne peut se le dissimuler, au moyen d'arguments dont la valeur paraît incontestable.

Et d'abord, disent-ils, la combinaison financière est désastreuse :

1° Tout l'aléa de la construction reste à la charge de l'Etat, or, cet aléa est considérable, puisque la Chambre de Commerce de Douai s'est engagée jusqu'à 30 millions, sans stipuler que la moitié des suppléments nécessaires serait également à sa charge.

(1) Canal du Nord. Etat de la voie d'eau actuelle. *Bulletin de la Mutuelle-Transports*, mai 1903.

2° Il n'y a pas de gages réels à donner aux souscripteurs éventuels, appelés par la Chambre de Commerce de Douai : il ne faut pas oublier, en effet, qu'à côté de l'itinéraire court à péage existe une voie gratuite, l'ancienne voie.

L'empressement des Compagnies houillères ne peut s'expliquer que par ce fait qu'elles ont lié leur sort à celui de souscripteurs particuliers, que l'Etat ne pourra abandonner, si la Chambre de Commerce s'est trompée dans ses calculs.

3° « Les houillères ne s'engagent pas solidairement. Si l'une d'elles vient à ne pouvoir exécuter son engagement, la Chambre de Commerce de Douai se trouvera en déficit. Pourquoi n'ont-elles pas manifesté, entre elles, la confiance qu'elles doivent inspirer au Gouvernement, au Parlement et aux contribuables (1) ? »

A côté de ces critiques, qui ne s'adressent, en somme, qu'à la forme donnée au projet, nous en trouvons d'autres qui sont bien plus sérieuses, en ce sens qu'elles déniaient alors au canal du Nord toute utilité effective :

On escompte à tort, disent les adversaires du projet, une diminution possible du prix du fret ; le trajet entre Lens et Paris va se trouver raccourci de 69 kilomètres avec la construction du nouveau canal, mais « à raison de 2 kilomètres par heure, ce n'est qu'une réduction de 34 heures, ou 3 jours au plus par trajet simple, soit 6 jours écono-

(1) Yves Guyot, *Gaspillages répressifs et dépenses nécessaires*, 1903. Guillaumin édit., Paris.

misés sur l'aller et le retour » (1). Or, à l'heure actuelle, le marinier effectue une moyenne de quatre voyages par an entre les charbonnages et Paris, ou plus exactement quatre voyages en neuf mois, car les gelées, les inondations et les améliorations à apporter annuellement au canal de Saint-Quentin lui imposent un chômage annuel d'environ trois mois. Les 24 jours d'économie (et non 60), que réalise la voie nouvelle, ne donneront donc pas au marinier la possibilité de faire seulement un demi-voyage de plus dans le courant de son année et la légère réduction du fret, qui pourrait résulter de ces quelques jours de bonification, sera largement compensée par les taxes de péage qui, suivant le projet, doivent être de six, dix ou douze millimes par tonne et par kilomètre, suivant la catégorie des marchandises transportées (2).

M. Yves Guyot va plus loin encore et estime que non seulement la nouvelle voie ne peut amener un abaissement du prix du fret, mais encore que le péage va faire fuir tous les bateaux, qui continueront d'emprunter le canal de Saint-Quentin. Voici pourquoi :

(1) Quelques réflexions sur le projet du nouveau canal du Nord, *Revue politique et parlementaire*, 10 janvier 1902.

(2) La taxe de péage à 6 millimes entraîne, en effet, une augmentation de $\frac{1}{10}$ environ sur le prix du fret : 94 kil. 550, longueur de la nouvelle voie $\times 0,006 = 0,567$. Or le prix moyen varie entre 5 fr. 80 et 6 francs ; et encore, avec ce calcul, nous supposons que le marinier a trouvé un chargement pour son retour, s'il retournait à vide aux charbonnages, il y aurait lieu d'ajouter au produit obtenu une somme de 0 fr. 20 représentant la taxe afférente au voyage à vide des bateaux de plus de 100 tonnes.

« Le batelier, dit-il, aura le choix entre deux voies de transport : le canal du Nord, d'Arleux à Noyon, ou le canal actuel de Saint-Quentin.

« S'il se dirige vers l'Est, il ne saurait hésiter : car le canal du Nord l'amène à un certain nombre de kilomètres en aval du canal de l'Oise à l'Aisne ; et il commencera par économiser le temps qu'il mettrait à cette remonte, en prenant le canal de Saint-Quentin.

« S'il se dirige sur Paris, il fera le calcul suivant :

« Le canal de Saint-Quentin est de 66 kilomètres plus long que le canal du Nord, en comptant chaque écluse pour un kilomètre : on y navigue lentement et le temps de travail y est long.

« Mais sur le canal du Nord, pour un bateau chargé de houille, il faudra payer 0 fr. 57 la tonne. Or, d'après la *Statistique de la navigation*, la moyenne du chargement des bateaux du Nord a été de 263 tonnes en 1901. Le marinier multipliera 263 par 0 fr. 57 et trouvera 149 fr. 91, soit 150 francs.

« Le marinier calculera que l'économie de 66 kilomètres représente 22 heures de parcours ou deux jours au plus. Il divisera 150 francs par 2 et trouvera 75 francs par jour. Pour cinq jours par an, il aura à déboursier 750 francs, et il gagne à peu près 1.500 francs par an. Le marinier des péniches du Nord n'est point en proie au vertige de la vitesse qui saisit l'automobiliste et il se privera sans regret d'un luxe qui lui coûterait 75 francs par jour (1). »

(1) *Gaspillages répressifs et dépenses nécessaires, op. cit.*

Ces deux arguments exposés avec une compétence toute spéciale, le premier dans la *Revue politique et parlementaire*, le deuxième par M. Yves Guyot, donnent sérieusement à réfléchir et autorisent à être très sceptique à l'égard du fret à 3 fr. 75. Il semble bien, au contraire, qu'il n'y ait pas lieu de fonder grand espoir sur la construction du canal projeté et que les résultats à attendre de cette nouvelle voie ne soient pas du tout ceux qu'escomptent les auteurs du projet. Bien plus, il est même permis de douter que les bateaux aient avantage à emprunter le canal du Nord ; s'ils le font, il ne semble pas, en tout cas, que le prix du fret en subisse quelque réduction.

*
* *

N'est-il donc pas possible de trouver d'autres améliorations, capables de donner enfin satisfaction aux marinières ?

Et d'abord, quelle est la durée d'un voyage entier, c'est-à-dire aller et retour, entre Lens et Paris ? elle est environ de 30 jours, or, nous avons dit déjà que le nombre de voyages annuels, effectués entre ces deux points, était ordinairement de quatre, nous obtenons ainsi un total de 120 jours, consacrés exclusivement au parcours Lens-Paris et vice-versa. Mais 120 jours ne font que le tiers d'une année : que fait donc le marinier pendant les deux autres tiers ? Pendant les deux autres tiers, il subit, nous le savons, 3 mois de chômage par suite des gelées, des inondations et des améliorations à apporter annuellement au

canal de Saint-Quentin.... le reste de son temps se passe à attendre un chargement aux rivages houillers !

Il n'est pas rare, en effet, de voir un bateau subir une attente de quarante ou cinquante jours aux abords d'un charbonnage et cela sans que le marinier, muni cependant d'une convention d'affrètement, soit en droit de réclamer la plus petite indemnité à la Compagnie houillère, pour ce séjour forcé. C'est que, dans les marchés de charbon, se trouve toujours une clause qui permet aux mines de ne pas livrer à date certaine. Pour obtenir l'insertion de cette clause, elles se retranchent derrière la multiplicité des catégories de charbons et l'impossibilité dans laquelle elles se trouvent de fournir telle qualité à jour fixe : les bateliers sont ainsi à la merci des Compagnies houillères pour un temps indéterminé.

D'ailleurs, en dehors de cette considération, ne sont-elles pas à peu près sûres de l'impunité, grâce à l'article 32 de la loi du 21 mars 1810, qui déclare implicitement le tribunal civil seul compétent pour leurs litiges, en décidant que : « l'exploitation des mines n'est pas considérée comme un commerce et n'est pas sujette à patente » ?

*
* *

Des protestations nombreuses et fréquentes se sont élevées contre ces stationnements indéfinis et, depuis longtemps déjà, les bateliers réclament une organisation susceptible de restreindre les gaspillages de temps.

Les syndicats ont tout d'abord proposé, comme remède,

l'institution de « Bons de chargement », copie du « stem » employé, dans les mines anglaises, pour le chargement des vapeurs. L'objet de ce bon, aurait été de fixer un délai maximum pour l'arrimage des houilles à bord des péniches ; mais les Compagnies houillères se sont absolument refusées, jusqu'ici, à accepter cette innovation, décidées qu'elles sont à « n'établir aucun lien de droit entre elles et les mariniers ».

Il ne reste plus alors qu'à s'inspirer de ce qui se passe dans tous les pays où le trafic par eau est important, en Belgique, en Hollande, en Allemagne, pour demander à un acte législatif de limiter officiellement le temps de chargement et de prévoir une indemnité équitable, à verser au marinier, lorsque serait dépassé le maximum fixé.

Ce n'est certes pas le temps nécessaire au chargement lui-même qui pourrait faire obstacle à semblable disposition ; les procédés, qu'emploient nos charbonnages, sont suffisamment rapides et perfectionnés pour leur permettre de charger en deux heures une péniche de 300 tonnes (1).

(1) Ces procédés varient d'ailleurs assez peu d'une mine à l'autre et nous pouvons ici en indiquer rapidement les principes essentiels :

Les rivages houillers sont pourvus de glissières inclinées de 35 à 40°, pour obvier à l'inconvénient de différence de niveau qui existe normalement entre l'eau du canal et les rails du quai d'embarquement. Ces glissières sont munies de vannes faciles à manier et de couloirs à bec articulé, permettant de charger à la fois l'un et l'autre flanc du bateau. Les wagons sont lancés sur les voies du quai d'embarquement et leur contenu culbuté dans ces glissières.

Ce culbutage des houilles peut s'effectuer de quatre façons différentes :

1° Soit à l'aide de caisses basculantes : ce système nécessite l'emploi de la force motrice pour vider les caisses (grues à vapeur comme à

Aussi la question a-t-elle été très étudiée par les divers syndicats, ainsi que par les revues et journaux qui se chargent de défendre les intérêts de la batellerie. La conclusion unanime fut qu'une modification radicale de l'article 32 de la loi du 21 avril 1810 s'imposait.

Le 26 octobre 1906, M. Allemane, député, déposait précisément, sur le bureau de la Chambre, une proposition de loi en ce sens. Dans son rapport, il soulignait les attentes interminables des bateliers aux rivages miniers et insistait sur ce qui se faisait à l'étranger, notamment :

Lens et à Liévin, ou manœuvre électrique comme à Anzin).

2° Soit à l'aide de wagons à berce : l'inconvénient de ce système est d'exiger un personnel nombreux pour la manœuvre des wagons.

3° Soit à l'aide de wagons se vidant par le fond : ce système est un des plus répandus à l'étranger.

4° Soit enfin à l'aide de basculeurs : ces basculeurs sont les appareils les plus perfectionnés de tous ; ils permettent d'incliner les wagons, pour vider leur contenu, sans avoir recours à aucune force motrice.

Le basculeur employé par les mines de Marles est celui qui permet d'obtenir la plus grande rapidité et comme tel il mérite d'être spécialement mentionné. Il se compose d'une plateforme métallique oscillant autour de deux forts tourillons et sur lequel le wagon destiné à être culbuté vient prendre une position excentrée par rapport à ces tourillons. Par suite de cette excentration, le wagon plein tend donc à faire mouvoir la plateforme et à s'incliner. Le mouvement de l'appareil est modéré par un pendule différentiel qui n'agit pas à l'origine, puisqu'il se trouve dans l'axe vertical de rotation, il ne s'oppose donc pas au démarrage, mais à mesure que le porte-à-faux du wagon augmente, le pendule s'éloigne de la verticale, d'où il résulte que la puissance du wagon plein est contre-balancée, en partie, par celle du pendule qui agit d'une manière tout à fait différentielle. L'excédent de force est absorbé par un frein hydraulique. Le mouvement de l'appareil est donc à la fois modéré par le pendule et réglé par le robinet du frein hydraulique.

Après le culbutage, le wagon est ramené à la position horizontale par l'action du pendule qui, de résistance qu'il était dans le premier mouvement, devient une force dans le second.

En Belgique, où le maximum de délai, pour le chargement d'une péniche de 300 tonnes, est fixé à huit jours et où, passé ce délai, il est dû au marinier une indemnité de 16 francs pour chaque journée de *surestarie* ou de *planche*.

En Hollande, où le maximum de délai est également de huit jours et où l'indemnité journalière à verser au batelier s'élève à 31 fr. 44.

En Allemagne enfin, où le même maximum a été adopté et où l'indemnité journalière a été fixée à 37 fr. 50 (30 marks).

S'appuyant sur ces précédents, il demandait au Parlement d'adopter la disposition suivante :

« Proposition de loi.

« Article unique :

« L'article 32 de la loi du 21 avril 1810 sur les mines, minières et carrières est complété par les dispositions suivantes :

« Un délai maximum de 10 jours courants est accordé pour le chargement d'un bateau affrété et amarré au rivage de la mine. A partir du onzième jour de stationnement, la Compagnie houillère devra payer au propriétaire du bateau une indemnité de 0 fr. 05 par tonne et par jour.

« Sont et demeurent abrogés tous usages ou dispositions contraires. »

Cette proposition de loi a subi le sort de beaucoup d'autres : elle dort dans les cartons. Il semble pourtant qu'elle méritait un meilleur sort.

En effet, si ce délai de dix jours était définitivement

adopté, le marinier verrait du même coup la capacité de rendement de son bateau augmenter de près d'un tiers. Nous comptons 30 jours, environ, pour le parcours Lens-Paris, aller et retour, ajoutons à ce chiffre 10 jours pour le chargement et autant pour le déchargement, nous obtenons un total de cinquante jours, ce qui permet au batelier d'effectuer de 5 à 6 voyages dans son année, malgré les trois mois de chômage que lui imposent les circonstances déjà dites. L'avantage immédiat à retirer pour le batelier de cette augmentation de voyages serait de diminuer la proportion des frais généraux afférents à chacun d'eux et de reculer, par conséquent, dans d'assez fortes proportions, la limite inférieure du prix de revient pour le transport d'une tonne de houille entre Lens et Paris. En effet, en nous servant de nos calculs antérieurs et en nous basant sur un minimum de 5 voyages, évalués à raison de 2 au tarif d'hiver, 2 au tarif d'été maximum et 1 au tarif d'été minimum, on arrive à un total de 3.729 fr. 60 qui ajoutés aux 3.300 francs de frais généraux (1) donnent un chiffre global de 7.029 fr. 60 pour le transport de 1.500 tonnes de houille. Le prix maximum de revient du transport d'une tonne de houille, entre Lens et Paris, serait donc ramené, en ce cas, à 4 fr. 68, soit 55 centimes de différence, environ, avec le prix primitif (5 fr. 24). Ce prix de revient pourrait même descendre jusqu'à 4 fr. 24 dans les cas, exceptionnels sans doute, où le marinier parviendrait à effectuer 6 voyages.

(1) Les frais généraux seront, en effet, sensiblement les mêmes.

La solution du problème tiendrait-elle donc, tout entière, dans une mesure législative, mettant un terme aux abus commis par les Compagnies houillères ? En vérité, nous ne le croyons pas.

Et d'abord, pour que la question soit en partie tranchée, en ce qui concerne la précarité de l'existence du batelier, il faudrait que le prix du fret descendît fort peu au-dessous des cours actuels, bien que le prix de revient ait baissé dans de fortes proportions, par suite de la réduction des frais généraux. Or, voilà qui ne paraît guère possible, en effet, en dehors de toute concurrence du chemin de fer, que va-t-il logiquement se passer :

D'une part, les mariniers, pouvant effectuer des voyages plus fréquents, vont solliciter des affrètements plus nombreux et l'augmentation du nombre de bateaux en quête de chargements amènera fatalement les mariniers à faire des offres de service de plus en plus réduites, désireux qu'ils seront d'effectuer leur maximum de parcours : *première cause de baisse.*

D'autre part, affréteurs et chambres d'affrètements, sachant dans quelle mesure s'est abaissé le prix de revient pour le transport d'une tonne de houille, exigeront des mariniers un prix du fret plus réduit, hâtant ou influençant ainsi le jeu naturel de la loi de l'offre et de la demande : *deuxième cause de baisse.*

Encore une fois, le prix de transport tendra vers le prix de revient et le batelier s'apercevra qu'il n'a bénéficié d'aucun

changement : le fret se trouvant diminué de l'économie réalisée !

Mais, si le batelier ne profite pas de ce nouvel état de choses, la clientèle de la batellerie retirera-t-elle quelque avantage de cet abaissement du prix du fret ?

TROISIÈME PARTIE

TRANSPORT DES HOUILLES PAR FER ET PAR EAU DANS LA RÉGION DU NORD

CHAPITRE PREMIER

ÉTAT DE LA DISCUSSION.

Avant d'étudier quels seront les résultats que peuvent obtenir la batellerie et sa clientèle des modifications tant réclamées, il y a lieu de faire ressortir, bien nettement, la situation actuelle des canaux et des chemins de fer à l'égard du transport des houilles : d'examiner les prix réduits dont ils font bénéficier le public et leurs avantages économiques respectifs.

Mais, après discussion, il va nous falloir fatalement prendre parti pour tel ou tel mode de transport ; comment y parvenir sans être immédiatement taxé de partialité en faveur de l'un ou de l'autre ? Voilà qui ne va pas sans quelque difficulté : peu de controverses sont, en effet, aussi ardentes que celle-ci et le malheureux public se débat entre une quantité innombrable de pamphlets suspects

et de brochures tendancieuses sans savoir quel parti prendre.

Le seul moyen de parvenir à une solution, dans ce problème que l'on a compliqué bien inutilement, nous paraît être de nous débarrasser de tous les arguments de valeur douteuse, pour ne nous baser que sur des chiffres probants ; de nous affranchir, surtout, de toutes les raisons d'ordre exclusivement sentimental, dans l'exposé desquelles se sont complus quantité d'auteurs, dans leur désir de faire triompher *a priori* l'une ou l'autre des deux thèses.

Ainsi, combien de fois n'avons-nous pas rencontré la phrase suivante : « Il a été admis de tout temps, en quelque sorte comme un axiome économique, que la voie navigable présente sur la voie ferrée une supériorité incontestable, au point de vue du bon marché du transport ». Ne voilà-t-il pas de quoi indisposer immédiatement un lecteur impartial ? en effet, qu'est-ce qu'un axiome ? Une vérité évidente par elle-même, c'est-à-dire qui se passe de toute démonstration : eh bien, si le bon marché des transports par eau est si manifeste, s'il se passe vraiment de commentaire, pourquoi toutes ces argumentations, pourquoi tant de papier noirci ? La discussion est oiseuse ? abandonnons-là ! . . . mais c'est que personne ne l'entend ainsi et que chacun s'efforce de recueillir de nouveaux adeptes. En vérité, voilà un bien singulier axiome, il n'est évident que pour une moitié des controversistes.

Cette tendance, que nous avons qualifiée de sentimentale, n'est d'ailleurs pas spéciale aux partisans des trans-

ports par eau ; parmi les défenseurs des transports par fer, combien, par exemple, se sont ingéniés à reprendre, spécialement pour la houille, et en le faisant dévier de son but, l'argument de M. Colson qui consiste à établir un prix théorique de la voie d'eau vis-à-vis du prix de la voie de fer : on ajoute au prix de transport par eau :

1° Une majoration de 25 0/0 pour l'allongement de parcours que comporte la voie navigable ;

2° Une somme de pour l'intérêt du capital de premier établissement ;

3° Une somme de pour les dépenses d'entretien et de réparation ;

Le total ainsi obtenu étant environ de 65 0/0 plus élevé que le prix de transport du chemin de fer.

Sans doute, cette argumentation a une très grande valeur au point de vue spéculatif ; bien plus, elle fournit une base très solide aux demandes de rétablissement du péage ou aux demandes de l'unification du système de perception ; elle démontre, péremptoirement, que si certaines Compagnies de chemins de fer, la Compagnie du Nord par exemple, se trouvaient dans la même situation que les canaux, elles pourraient souvent réduire de plus de moitié les prix de leurs tarifs et réaliser, par conséquent, un mode de transport exceptionnellement économique ; mais l'argument, excellent lorsqu'il sert de tremplin aux protestations contre la gratuité des voies navigables, qui aboutit à cette étonnante conséquence de servir les uns avec l'argent des autres, devient tout à fait inférieur

quand il veut, purement et simplement, prouver la supériorité de la voie ferrée, au point de vue du bon marché des transports. Qu'importe au grand public que, *théoriquement*, le prix de transport par fer d'une tonne de houille soit de 65 0/0 meilleur marché que son prix de transport par eau ? Ce qui l'intéresse, avant tout, c'est le prix qui lui est effectivement réclamé ; si ce prix est plus élevé sur le chemin de fer, peu lui chaud toute cette controverse.

CHAPITRE II

LES PRIX RESPECTIFS DES DEUX MODES DE TRANSPORT

Comparons, chiffres à l'appui, les prix des deux modes de transport.

Mais, pour qu'une telle comparaison soit vraiment équitable, il va falloir rapprocher, aussi étroitement que possible, les divers éléments qui permettent l'application de ces prix ; or, parmi ces éléments, il en est deux, dont la parité est indispensable à ce point, qu'il n'y a pas de comparaison possible en dehors d'elle : c'est la parité du parcours et la parité du tonnage.

Nous établirons donc cette comparaison pour un même trajet : Le trajet Lens-Paris, puisque c'est l'exemple que nous avons décidé d'adopter en tout et pour tout ; d'autre part, la capacité moyenne d'une péniche étant de 250 tonnes, nous devons comparer le prix du fret au prix de transport de la voie ferrée pour les expéditions par 250 tonnes.

Nous savons déjà que sur un tel parcours et pour une telle quantité le prix de transport par fer est de 5 fr. 50 par tonne, tous frais compris ; il nous reste à voir quelles ont été, d'après le journal *La Navigation*, les diverses fluctuations du fret de Pont-à-Vendin à La Villette, pen-

dant l'année 1907. Le tableau ci-après va nous renseigner à cet égard :

Gare de départ	Gare d'arrivée	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
Pont- à-Vendin	La Villette.	6.25	6.00	6.00	5.50	5.25	5.00
		Juillet	Août	Septem.	Octobre	Novem.	Décem.
		5.00	5.00	5.75	6.25	6.25	6.25

Ces prix mensuels donnent très sensiblement, pour l'ensemble de l'année, un fret moyen de 5 fr. 70 par tonne.

Donc, prix de transport par fer : 5 fr. 50

prix de transport par eau : 5 fr. 70

Economie que réalise par expé-

dition la voie ferrée sur la

voie d'eau 0 fr. 20 $\times$ 250 t. = 50 fr.

Ces chiffres sont assez éloquentes pour qu'il soit inutile d'insister sur leur comparaison.

Et cependant, il ne faudrait pas supposer que ce fret moyen de 5 fr. 70 est exceptionnellement élevé, bien au contraire, il compte parmi les plus favorables que l'on ait eu depuis nombre d'années déjà. En effet, si nous dressons, d'après les statistiques officielles, un tableau comparatif du fret, pour la période décennale qui vient de s'écouler, nous obtenons un taux sensiblement plus élevé.

Le prix moyen de transport par eau a été,

en 1898	de 5 fr. 97
» 1899	» 6 » 44
» 1900	» 7 » 39
» 1901	» 5 » 89
» 1902	» 5 » 36
» 1903	» 5 » 53
» 1904	» 5 » 21
» 1905	» 5 » 61
» 1906	» 5 » 94
» 1907	» 5 » 70

Ce qui donne une moyenne de 5 fr. 89.

Sans vouloir nullement nous baser sur les chiffres de 1899 et 1900, ce qui serait manquer à l'impartialité la plus élémentaire, nous croyons bon cependant de les souligner en passant, ne serait-ce que pour faire ressortir l'inconvénient de telles fluctuations.

Cette supériorité qu'offre le chemin de fer, à l'égard du bon marché des transports de la houille, n'est pas toute nouvelle : le public est à même de profiter de ce prix de 5 fr. 50 depuis le 10 juillet 1903.

*
* *

Mais, objectera-t-on très justement, si Paris est un très gros centre de consommation du combustible, encore n'est-il pas le seul de la région du Nord ; il en est d'autres dont l'importance n'est nullement négligeable : ainsi qu'advient-il pour Rouen, pour Dunkerque, pour Rou-

baix, pour Amiens, qui ne peuvent profiter de ce prix exceptionnel du tarif 107 commun avec l'Est? Et cependant, les industriels de ces diverses régions, qui s'approvisionnent de houille aux charbonnages du Nord et du Pas-de-Calais, ont le choix entre le canal et le chemin de fer. Lequel de ces deux modes de transport leur sera le plus avantageux?

C'est ce qu'il convient d'établir.

Pour cette comparaison nous n'allons plus trouver, sur la voie ferrée, de tonnage correspondant à celui de la péniche, nous nous contenterons donc de nous en rapprocher le plus possible et nous prendrons, pour cette fin, les poids maxima que nous offrent les tarifs en vigueur.

Voici les résultats que nous obtenons :

Parcours	Prix de transport par fer	Prix moyen du fret
De Lens à Rouen.	6 fr. (1)	6 fr.
De Lens à Dunkerque	1.95 (2)	1.60
De Lens à Roubaix.	1.55 (3)	1.55
De Lens à Amiens	3.85 (4)	3.70

(1) Tarif spécial n° 7, livret spécial n° 3 (par wagon complet de 20 tonnes).

(2) Tarif spécial n° 7, livret spécial n° 2 (par expédition de 12 wagons de 20 tonnes).

(3) Tarif spécial n° 1, livret spécial n° 1, chap. III (par expédition de 100 tonnes).

(4) Tarif spécial n° 7, livret spécial n° 1, chap. I (par wagon complet de 10 tonnes).

Dans tous ces calculs, nous avons négligé, systématiquement, les prix que l'on obtiendrait dans le cas d'expéditions effectuées en wagons de 40 tonnes, fournis par les expéditeurs ou les destinataires, et qui laisseraient la moyenne du fret bien loin derrière eux. Ceci, pour deux raisons :

D'une part, parce que la plénitude de la réduction ne s'obtient que pour les expéditions par 16 wagons de 40 tonnes (640 tonnes) et que la disproportion, avec le tonnage d'une péniche, nous paraît trop considérable pour un parallèle inattaquable ;

D'autre part, parce que le matériel est, en ce cas, la propriété des expéditeurs ou des destinataires et que l'on peut nous objecter, non sans raison, que la comparaison ne tient plus, désormais, que vis-à-vis des industriels propriétaires de péniches et qu'il s'agirait, non pas de comparer deux prix de transport, mais bien un prix de transport (la taxe par fer), avec un prix de revient (le prix de revient du transport par eau) (1) ; voilà qui restreindrait trop la discussion.

Parmi les divers prix qui figurent au tableau précédemment établi, nous remarquons qu'il en est deux : ceux de Lens à Dunkerque et de Lens à Amiens, qui semblent donner la supériorité à la voie navigable pour le bon

(1) Dans ce prix de revient, il conviendrait, cependant, de tenir compte de l'entretien et de l'amortissement de la valeur annuelle du bateau, puisque l'entretien et l'amortissement de la valeur annuelle d'un wagon de 40 tonnes sont, nous l'avons vu, largement remboursés, à son propriétaire, par les redevances que lui verse la Compagnie du Nord.

marché du transport, mais cet avantage n'est que tout superficiel et, en ce cas encore, le chemin de fer paraît devoir l'emporter. Nous allons voir pourquoi.

La houille est un combustible minéral d'une altérabilité extrême, dont les qualités physiques et les qualités chimiques sont sujettes à dépréciation rapide. Nous trouvons, à cet égard, des renseignements très précieux dans un rapport publié à Berlin (1), en allemand, et rédigé pour le Congrès international de navigation qui se tint en 1902 à Dusseldorf, par M. Gruner, secrétaire du Comité central des Houillères de France, dont la grande compétence en cette matière est au-dessus de toute appréciation.

Voici, relaté succinctement, ce que nous apprend ce rapport :

Le pouvoir calorifique d'un combustible dépend surtout de sa richesse en carbone.

D'autre part, parmi les combustibles minéraux, les uns décrépitent et tombent en menu sous l'action de la chaleur, d'autres fondent et se ramollissent, d'autres enfin, et ce sont les meilleurs, brûlent sans que les fragments subissent de déformation : l'air continuant de circuler librement entre les fragments, la combustion se maintient toujours à la même intensité. Or, on a remarqué qu'un séjour un peu prolongé à l'air humide, au soleil ou à la

(1) IX Internationales Schiffahrts, Congress Dusseldorf, 1902; I Abtheilung, 3 Frage: Werthminderung von Kohle und Koke bei der Schiffsbeforderung, Bericht von E. Gruner, Berg Ingénieur, Sekretar des Central, Verbandes der Steinkohlen grubenbesitzer in Frankreich, Berlin, P. Stankiewicz, Buchdruckerei, 1902.

gelée, produit, sur les combustibles minéraux, une désagrégation, plus ou moins rapide, en tout semblable à celle produite par l'action du feu. M. Gruner nous dit qu'une Compagnie houillère du nord de la France a pu constater, après des expériences répétées, qu'au bout de six mois de stock les charbons, criblés ou classés, donnaient de 18 à 20 0/0 de menu et qu'au bout d'un an ces mêmes charbons donnaient jusqu'à 30 0/0 de menu ; il ajoute alors que l'on doit éviter, pour les combustibles qui ne collent pas au feu et dont les fragments présentent le plus de surface à l'air, les transports à longue haleine, ainsi que la mise en dépôt pour un temps prolongé.

Une autre qualité physique des combustibles minéraux est encore susceptible d'influer sur leur valeur, c'est la tendance qu'ils ont à donner du menu sous l'action de chocs répétés.

Enfin, à côté de ces qualités physiques, il y a lieu de faire figurer certaines conditions qui concourent à la diminution de la puissance calorifique des houilles : ce sont les emmagasinelements prolongés, l'humidité du charbon qui favorise l'échauffement et les manutentions trop fréquentes qui augmentent la proportion du menu.

Or, la durée du séjour du charbon en bateau est toujours assez longue ; les exemples de combustion spontanée sont très nombreux, car l'humidité ambiante favorise énormément l'échauffement.

D'autre part, les transports par eau nécessitent, le plus ordinairement, le double de manutention que le chemin

de fer, tant au départ qu'à l'arrivée : il est très rare, en effet, que les wagonnets des mines culbutent directement la houille dans le bateau et il faut, presque toujours, recourir, comme intermédiaire, à un wagon de chemin de fer ; à l'arrivée, la manutention se fait, le plus généralement, au moyen de grues, d'où remplissage à la pelle de la benne et culbutage dans un wagon : deux opérations ; il en résulte une proportion double du menu.

M. Gruner, dans sa grande impartialité, reconnaît, volontiers, que sur cette question de dépréciation du pouvoir calorifique des houilles, les proportions indiquées ne sont souvent que des appréciations et qu'il est impossible de donner autre chose que des chiffres extrêmes, pour celles des qualités de combustible qui sont ordinairement utilisées au loin. Il mentionne alors ce fait, que le charbon *tout venant industriel*, réputé le plus dur, donne, après transport par wagon du Pas-de-Calais à Paris, 70 à 75 0/0 de morceaux restant sur crible de trois centimètres, tandis qu'après transport par eau il ne donne plus que 55 à 60 0/0, soit une différence de 15 0/0. D'autre part, il estime à 5 et parfois à 10 0/0 la diminution du pouvoir calorifique par suite de la longueur du trajet et du commencement d'échauffement que subit le charbon chargé légèrement humide.

Toutes ces dépréciations, négligeables peut-être pour le consommateur ordinaire, qui accepte le combustible tel qu'il arrive à destination, ne le sont plus, lorsqu'il s'agit d'un industriel qui achète des grosseurs déterminées, ou

mieux, qui exige de la mine un certain rendement par 1.000 kilos (1).

M. Gruner conclut alors comme suit :

« Pratiquement, il semble résulter des renseignements qui nous sont parvenus, que si l'écart entre le prix de transport par fer et par eau ne dépasse pas 2 fr. 50, l'emploi des voies fluviales, pour le transport des charbons à coke, est contre-indiqué et ne produit aucune économie.

« S'il s'agit de charbons industriels, à consommer directement à l'état naturel, on arrive généralement à établir que le supplément des frais de manutention à l'arrivée, résultant du transport par eau, est de 1 franc à 1 fr. 25 suivant la disposition des lieux et que le supplément de consommation, résultant de l'altération du charbon, qui, arrivé en grandes masses, à certaines époques et non au fur et à mesure des besoins (à cause des interruptions par chômage, glaces, hautes eaux, etc, . . .), augmente les dépenses de combustibles, tous éléments compris, de 2 fr. à 3 francs et souvent plus par tonne.

« C'est donc là, l'écart minimum qui devrait exister entre le prix du transport par fer et par eau, pour que les industriels aient recours à la voie d'eau, en supposant que cette considération entre seule en ligne. »

Ainsi donc, en faisant la part la plus large possible aux

(1) C'est ce que font la plupart des usines d'électricité de Paris : dès réception, soit par fer, soit par eau, du combustible à consommer, elles en constatent le rendement ; si ce rendement est inférieur à la proportion fixée, la mine est passible d'une amende, si au contraire ce rendement est supérieur, elle bénéficie d'une légère prime.

incertitudes que comporte toute appréciation de ce genre, on voit, particulièrement pour les exemples que nous avons pris, de combien est encore supérieur le transport par fer. Bien plus, étant donnés les progrès réalisés, depuis 1902, par les tarifs de chemin de fer, dans le sens des réductions, n'est-on pas en droit de conclure, logiquement, que, pour la région du Nord, le transport de la houille par le canal doit être abandonné, dans tous les cas ? L'avenir, d'ailleurs, ne paraît pas devoir apporter quelque tempérament à cette conclusion : en effet, en supposant réalisées toutes les améliorations que réclament les mariniers, en supposant le canal du Nord parachevé, jamais un pareil écart n'existera entre les prix des deux modes de transport. En plaçant la batellerie dans les meilleures conditions possibles, nous avons calculé que le *prix de revient* pourrait être ramené à 4 fr. 68 entre Lens et Paris, or, ce prix ne comporte même pas 1 franc de différence avec la taxe actuelle du chemin de fer et, cependant, sans préjuger inconsidérément de l'avenir, il est permis de penser que, d'ici quelques années, de nouveaux abaissements de taxes seront proposés à l'homologation de l'Administration Supérieure. Sans doute, il existe une limite à ces réductions, mais rien ne peut faire supposer qu'elle soit déjà atteinte.

En effet, en nous servant des chiffres statistiques que nous donne le rapport présenté par le Conseil d'Administration du Chemin de fer du Nord à l'Assemblée générale, le 29 avril 1907, nous constatons que les dépenses d'ex-

exploitation se sont élevées en 1906 à . . . 136.255.849 fr.

En outre, le compte de premier éta-
blissement était, au 31 décembre de
cette même année, de 1.811.923.643 fr.

Ce qui a donné un amortissement de	53.131.406 fr.
Soit, ensemble	<u>189.387.255 fr.</u>

D'autre part, nous lisons que le parcours kilométrique des trains commerciaux a été, en 1906, de 57.948.470 kilo-
mètres, ce qui donne donc, pour un train, une dépense
moyenne, par kilomètre de parcours, de :

$$\frac{189.387.255 \text{ fr.}}{57.948.470 \text{ km.}} = 3 \text{ fr. } 268.$$

Il y a lieu d'observer que ce calcul comprend les trains de toutes catégories, c'est-à-dire les trains de voyageurs et les trains de marchandises ordinaires, aussi bien que les trains de combustible : la dépense moyenne par kilo-
mètre de parcours, pour un train de houille, se trouve donc majorée dans de notables proportions.

Cependant, en nous servant de ces bases, nous allons pouvoir constater qu'il existe encore une marge considé-
rable entre la dépense et la recette.

En effet, entre Lens et Paris, par exemple (210 km.), la
dépense pour un train de houille sera de :

$$210 \text{ km.} \times 3 \text{ fr. } 268 = 686 \text{ fr. } 20.$$

et, en supposant que le retour du matériel s'effectue à vide,
nous obtenons un maximum de dépenses égal à 1.372 fr. 40.

Le même rapport nous indique que le tarif moyen,
perçu par kilomètre, pour la houille, a été, en 1906, de

0 fr. 02.815. Dès lors, les trains de houille ayant ordinairement une charge utile de 600 tonnes, la recette sera, pour le parcours Lens-Paris, de $0,02.815 \times 600 \text{ T.} \times 210 \text{ km.} = 3.546 \text{ fr. } 90.$

Bénéfice net $3.546 \text{ fr. } 90 - 1.372 \text{ fr. } 40 = 2.174 \text{ fr. } 50.$

Ce calcul, très succinct, justifie largement notre affirmation.

CHAPITRE III

LES AVANTAGES ÉCONOMIQUES QUE PRÉSENTE

LA VOIE FERRÉE.

Outre la modicité du prix de transport, le chemin de fer possède encore, sur la voie navigable, par ses avantages économiques, une supériorité écrasante.

En première ligne, nous citerons la fixité du prix de transport : quand on constate à quelles variations est sujet le fret, on apprécie cette stabilité de la taxe, toujours identique pour un même tonnage et pour un même parcours.

*
* *

Puis, la facilité et la diffusion des communications : tandis que les canaux, par leur constitution même, offrent cet inconvénient de ne pouvoir servir que les seuls industriels établis dans leur voisinage direct, le chemin de fer est accessible à tous, parce qu'il rayonne partout et s'insinue dans les moindres recoins où fleurit quelque industrie ; semblable à une toile d'araignée, gigantesque et ténue, il n'entend laisser aucun pouce du sol industriel privé de son précieux concours ; tandis que la voie navigable favorise quelques-uns, la voie ferrée, en l'état actuel, est essentiellement égalitaire.

*
* *

Et encore, la rapidité des communications : tandis qu'une péniche met environ 30 jours pour effectuer le trajet de Lens au bassin de la Villette, avec un chargement de 240 à 300 tonnes de houille, un train de charbon, partant le soir des houillères, arrive à Paris le lendemain matin, à la première heure, avec 600 tonnes de charge utile.

Il est facile de décrier la sombre locomotive, ronflante, crachante et sifflante, qui souille les frais paysages des tourbillons de sa fumée noire et de sourire à la péniche flamande, coquette et proprette, cheminant silencieusement, entre deux rangées de peupliers, sur l'eau calme du canal, en disant : l'un et l'autre effectuent cependant un semblable travail.

Que la péniche et le chemin de fer effectuent un travail semblable, nous ne discuterons pas là-dessus ; mais, en tout cas, ils sont loin de l'effectuer tous deux dans les mêmes conditions ; un train de houille, roulant à une vitesse de 70 kilomètres à l'heure, blesse peut-être les oreilles délicates, mais, du moins, ne peut-on l'accuser de faire beaucoup de bruit pour rien, car c'est une œuvre appréciable d'amener, en quelques heures, 600 tonnes de houille de Lens à Paris, quand une péniche met un mois pour parvenir à la moitié de ce résultat.

*
* *

La voie ferrée possède encore, sur la voie d'eau, un gros

avantage : elle permet un fractionnement infini des commandes. La capacité d'une péniche varie entre 240 et 300 tonnes, or, combien d'industriels ou de commerçants n'ont pas un outillage suffisant pour de tels arrivages, combien, surtout, n'ont pas l'emploi immédiat de telles quantités ; à ceux-là le chemin de fer va permettre d'établir une juste proportion entre leurs commandes et leur consommation.

*
* *

Enfin, et en dernier ressort, le chemin de fer possède encore, sur la voie navigable, une supériorité inestimable : des deux modes de transport, il est le seul à faire bénéficier celui qui l'emploie, pour ses expéditions de houille, du maximum d'avantages que procure la « vente à terme », cette forme si appréciée du crédit.

Et, en effet, voici un courtier en charbonnage de Paris qui commande aux mines de Lens, le 15 du mois, 250 tonnes de houille, dont il a l'emploi dans une industrie quelconque ; que va-t-il se passer suivant que le transport sera effectué par le chemin de fer ou par la voie navigable ?

Si le transport est effectué par fer, les mines de Lens vont, dès le 15, pouvoir adresser à la Compagnie du Nord la demande de matériel nécessaire et, en admettant que celle-ci profite, dans leur plénitude, des délais que lui accordent les tarifs en vigueur, les wagons seront cependant fournis à la mine le 18 au plus tard. Le même jour, dans la soirée, les wagons peuvent être chargés et remis au

chemin de fer, qui les dirigera sur Paris où ils arriveront le 19 au matin (1). Les 250 tonnes de houille, parvenant le 19 à destination, seront déchargées dans les six heures qui suivront l'avis de réception et le 19 au soir, au plus tard, le courtier en charbonnage aura dans son chantier et à la disposition de l'industriel, à qui elles sont destinées, les 250 tonnes de houille qu'il aura commandées le 15, à moins que, mieux encore, ces 250 tonnes de houille n'aient été livrées directement à l'usine intéressée.

Or, le courtier, suivant l'usage admis, ne paiera la mine que fin courant, il se trouve donc pouvoir disposer, pendant une dizaine de jours, de la somme représentant son achat, soit, très approximativement, de $250 \text{ T.} \times 18 \text{ fr. } 50 = 4.625 \text{ francs}$, plus du produit de sa vente à l'industriel : $250 \text{ T.} \times 19 \text{ fr.} = 4.750 \text{ fr.}$, car s'il n'a pas été payé comptant, il aura tiré traite sur lui et pourra faire escompter sa lettre de change dans une maison de crédit.

L'avantage, pour le courtier, de pouvoir se servir, ne fût-ce que dix jours, d'une somme de 9.375 francs, est gros de conséquences.

Au contraire, si le transport s'effectue par la voie navigable, qu'advient-il ? La mine n'aura que l'embarras du choix pour l'affrètement d'une péniche, car les mari-

(1) Sans doute, le transporteur profite d'un délai beaucoup plus long, mais toutes les personnes compétentes savent bien que des trains, dits « express-charbons », sont prévus entre les charbonnages et la région parisienne et que le trajet de Lens à Paris s'effectue toujours dans les conditions que nous indiquons.

niers sont par centaines dans les gares d'eau qui attendent leur tour de chargement ; l'arrimage pouvant, d'ailleurs, s'effectuer en deux heures, dès le 16, ou le 17 au plus tard, le batelier pourra prendre ses dispositions de départ, mais le temps minimum du trajet est de dix-huit jours dans la belle saison, la péniche n'arrivera donc à destination que le 4 ou le 5 du mois suivant ; or, fin courant, le courtier aura dû payer la mine et cependant il n'aura pas encore reçu sa marchandise.

En conséquence, si le courtier a recours à la voie d'eau, il va se trouver à découvert pendant quelque temps ; au contraire, s'il s'adresse au chemin de fer, il va pouvoir se servir, pendant dix jours au moins, d'une somme importante et l'avantage matériel qu'il retirera de cette combinaison vient, en somme, en déduction du prix de transport. Au taux commercial de 5 0/0, le bénéfice ainsi réalisé sera d'une quinzaine de francs. En ce cas *particulier*, la voie ferrée n'offre donc plus une économie de 50 francs sur la voie d'eau, mais bien de 50 fr. + 15 fr. = 65 francs.

CONCLUSION

Mais, va-t-on immédiatement nous répondre, comment se fait-il alors qu'il y ait, dans la région du Nord de la France, des personnes, assez peu soucieuses de leurs intérêts, pour se servir de la voie d'eau, quand le chemin de fer offre de tels avantages, à l'égard du transport des houilles ? Et, certes, on ne peut nier qu'il existe des gens ayant recours à la batellerie, puisque les statistiques nous indiquent, qu'en 1907, 31 0/0 du transport des combustibles s'est effectué par eau, contre 69 0/0 par voie ferrée.

L'observation est juste en tout point, mais il ne faut pas perdre de vue que tous les avantages, très réels, que nous avons constatés à l'actif de la Compagnie des chemins de fer du Nord sont, en général, insuffisamment connus du public. Ce dernier, au contraire, est ordinairement enclin à reprocher, à la voie ferrée, des retards dans les fournitures de matériel, des lenteurs dans l'acheminement des trains, des incertitudes dans la livraison des envois ; on compare la locomotive et la péniche au lièvre et à la tortue de la fable : cette dernière va lentement, dit-on, mais combien plus sûrement que la première !

Il est possible qu'il y ait des Compagnies de chemins de fer qui justifient, dans une certaine mesure, ces critiques si répandues, mais, de même que nous ne pourrions pas,

après une comparaison comme celle que nous avons établie, appliquer notre conclusion aux sept grands réseaux français et que nous devons rester dans le domaine que nous nous sommes assigné : à savoir le nord de la France exclusivement ; de même, le public, s'il est équitable, s'abstiendra de passer ainsi du particulier au général et d'étendre ces critiques à toutes les exploitations, sans en avoir, auparavant, vérifié consciencieusement le fondement pour chacune d'elles.

D'autre part, nous avons raisonné pour la généralité des cas et non pour telle ou telle circonstance déterminée, or, nous reconnaissons, très volontiers, qu'il peut encore y avoir des cas particuliers où tel industriel ou commerçant aura peut-être avantage à se servir de la batellerie, même dans la région du Nord de la France.

Ainsi, nous avons pu constater, par nous-mêmes, cette possibilité, au cours d'une petite enquête que nous avons faite auprès des grands secteurs d'électricité de Paris. Nous avons appris, non sans quelque surprise, que certains d'entre eux s'adressaient à la voie d'eau d'une façon presque constante, pour le transport de leur combustible ; nous en avons immédiatement demandé la raison et voici, à peu près, ce qui nous a été répondu :

« Notre consommation journalière est considérable (1)

(1) L'usine du quai de Jemmapes, par exemple (Compagnie Parisienne de l'air comprimé), consomme annuellement 35.000 tonnes de houille ; la Compagnie électrique du secteur de la rive gauche de Paris en consomme 30.000 tonnes, etc.

et nécessite un approvisionnement des plus importants ; tout irait pour le mieux, si nous étions sûrs de nos arrivages du lendemain, mais la fréquence des grèves dans les charbonnages, ou du moins dans certains charbonnages, nous oblige à nous constituer des stocks énormes, qui nous mettront à l'abri des mouvements ouvriers et qui, en temps de crise, nous permettront de parer à toute éventualité et de continuer à fournir, à nos Parisiens, cette lumière qui fait à la fois leur joie et leur orgueil. Mais ces stocks exigent de vastes emplacements et tout le monde sait combien est cher à Paris le moindre pouce de terrain. Dès lors, quel sera le moyen de réaliser ces stocks avec le plus d'économie possible ? Ce sera, précisément, de s'adresser à la batellerie, disent les directeurs de certains secteurs, car, en espaçant nos commandes de combustible de 6 jours en 6 jours, par exemple, nous allons avoir constamment cinq péniches en cours de route (1), qui nous constitueront, gratuitement, une sorte de magasin flottant et un magasin d'une importance considérable, puisqu'il contiendra près de 1.500 tonnes de houille : notre stock à l'usine en sera diminué d'autant. »

Si ce procédé ne paraît pas devoir être le plus économique pour toutes les usines d'électricité, du moins, est-il possible de soutenir qu'il est le seul praticable pour quelques-unes d'entre elles ; c'est ainsi que la Compagnie conti-

(1) 1 péniche en cours de chargement, 3 en cours de route et 1 en cours de déchargement.

mentale Edison, dont les usines sont au cœur de Paris (1) et qui manque totalement d'espace, s'adresse, presque exclusivement, à la batellerie ; par contre, la Société d'éclairage et de force par l'électricité, qui possède, à son usine de Saint-Ouen, de vastes emplacements, préfère, sans hésitation aucune, le transport par chemin de fer, bien qu'elle soit en bordure de la Seine et qu'elle ait, par conséquent, toute facilité pour recevoir son combustible par la voie d'eau.

Il est donc possible qu'il y ait des circonstances déterminées, où d'avoir recours à la batellerie offre quelque intérêt à tel ou tel industriel, mais, en vérité, ces circonstances sont rares, très rares, et la conclusion nécessaire de tout ce que nous avons dit, la conclusion qui s'impose pour la grande généralité des cas, à propos de cette question si vaste des relations économiques des Compagnies houillères et des industries de transport de la région du Nord, est la suivante :

A l'heure actuelle, et pour toute la région industrielle française située dans la zone d'influence des charbonnages du Nord et du Pas-de-Calais, le transport des houilles par fer est plus avantageux que le transport des houilles par eau ; l'emploi de la voie ferrée est, par conséquent, tout indiqué de préférence à celui de la voie navigable et cela pour la supériorité qu'offre le premier de ces deux modes

(1) Cette Compagnie possède, en effet, une usine avenue Trudaine, une deuxième au Palais-Royal et la troisième rue du Faubourg-Montmartre.

de transport, tant au point de vue de la modicité des prix, qu'au point de vue des avantages économiques qui le caractérisent.

En outre, il y a tout lieu de penser que l'avenir affirmera, de plus en plus, cette supériorité que possède la voie ferrée sur la voie navigable.

Mais, ceci ne veut pas dire que nous sommes convaincus, en tout et pour tout, de la supériorité du chemin de fer. A aucun moment et dans aucun cas nous n'avons cherché à faire le procès de la batellerie ; nous tenons à l'affirmer hautement avant de clore cette étude ; nous ne perdons pas de vue, en effet, que nous nous sommes exclusivement occupés des transports de houille dans la région du Nord et que ceci n'implique rien pour les autres régions, non plus que pour les autres catégories de marchandises.

Cette observation n'affaiblit d'ailleurs aucune des conséquences de notre conclusion : elle lui laisse toute sa valeur. Sans doute, cette conclusion n'embrasse qu'un seul genre de trafic dans sa zone d'influence, mais l'importance de cette zone d'influence est considérable, car elle constitue la partie la plus industrielle de notre sol national : elle est comme une immense ruche bourdonnante d'activité ; aucun pouce du sol ne reste improductif, aucune alvéole du sous-sol ne demeure inexploitée ; nul n'ignore, en outre, que le trafic des houilles forme, de beaucoup, le plus gros appoint des transports effectués dans cette région, tant par la batellerie que par le chemin de fer et que de l'importance de ce trafic dépend, en grande partie, la pros-

périté des deux industries de transport, la prospérité de la batellerie surtout, parce que sa fonction, est avant tout, de transporter les marchandises « pondéreuses » et que la houille fait partie, au premier chef, de cette catégorie de marchandises.

Il est vrai que le public, qui se trouve actuellement en présence de deux modes de transport fort économiques, mais dont l'un, le chemin de fer, l'est à tous les points de vue plus que l'autre, ne paraît pas encore très convaincu de cette supériorité de la voie ferrée ; il garde le souvenir de ce qui lui a été répété maintes fois, à savoir que la navigation est le mode de transport économique par excellence ; peut-être se demande-t-il, aussi, pourquoi les Compagnies houillères ont toutes souscrit, avec tant d'ensemble, à l'emprunt de la Chambre de Commerce de Douai pour la construction du canal du Nord ; mais, de plus en plus, il s'éclaire sur la situation respective des deux industries, il se rend compte du peu d'espoir qu'il y a lieu de fonder sur les améliorations projetées en faveur de la voie navigable, il sait que le sacrifice consenti par les Compagnies houillères en faveur du canal du Nord est plus apparent que réel, aussi, sa conviction de la supériorité du chemin de fer, à l'égard du transport des houilles, se fait-elle jour de plus en plus, elle s'affirmera bientôt et, sans aller jusqu'à considérer la batellerie comme un symbole de routine et d'ignorance, il reconnaîtra, nécessairement, que le marinier est arrivé à la limite inférieure du prix qu'il peut consentir, s'il veut ne pas mourir de faim, qu'il semble

que le régime de la batellerie ne peut plus être amélioré que dans des proportions fort modestes, tandis que le chemin de fer, malgré les avantages qu'il lui offre déjà, est encore capable d'ouvrir, dans l'avenir, la porte à des réductions importantes.

Ce public se demandera, alors, si toutes les dépenses engagées sont vraiment nécessaires, si la construction du canal du Nord, destiné surtout, dans l'esprit de ses auteurs, aux transports de combustible par eau, était à ce point indispensable, si les 100 millions que doit coûter cette voie (car il ne s'agit pas moins de 100 millions) n'auraient pu être employés plus utilement.

La batellerie ne peut cependant plus avoir la prétention de servir de régulateur, pendant les périodes de trafic intensif : depuis longtemps déjà on est revenu du fameux argument qui consiste à dire que le chemin de fer a atteint son maximum de capacité transportable. A l'heure actuelle, lequel des deux modes de transport se charge, au contraire, de parer à toutes les éventualités, de venir en aide à toutes les défaillances, périodiques ou exceptionnelles, si ce n'est la voie ferrée : qu'on se rappelle seulement la dernière grève des mariniens, qui dura du 24 octobre au 5 novembre 1904, et pendant laquelle la Compagnie du Nord dut, toute seule et du jour au lendemain, faire face à la totalité du trafic ; qu'on se représente que, pendant cette période, cette Compagnie mit journellement plus de 6.000 wagons à la disposition des houillères et que, notamment, le 31 octobre, les 2 et 3 novembre, la

quantité de wagons fournie dépassa le chiffre de 8.500 (1).

Il semble, aussi, qu'on cite un peu trop souvent l'exemple de l'Allemagne : on oublie que les fleuves allemands n'ont besoin que de travaux très restreints pour devenir des instruments de transport puissants ; on perd de vue, d'autre part, que des pays, non moins actifs que l'Allemagne, comme l'Angleterre et les Etats-Unis, ont définitivement sacrifié les canaux au mode de transport qu'ils trouvent le plus pratique ; au chemin de fer.

Autant de faits qui incitent à réfléchir et qui montrent, en somme, qu'il faut se garer de part et d'autre des solutions extrêmes.

Dans la région du Nord le chemin de fer possède l'avantage : que la batellerie n'en conçoive aucun dépit et qu'elle réserve ses efforts pour les régions où sa supériorité s'affirme. De cette conception dépend, dans une large mesure, la prospérité des finances du pays.

(1) Cette quantité atteint exactement 8.880 wagons.

Vu :

Le Président de la Thèse,
C. PERREAU.

Vu :

Le Doyen,
CH. LYON-CAEN.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.	1

PREMIÈRE PARTIE

LES HOUILLÈRES DANS LEURS RAPPORTS AVEC LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU NORD.

CHAPITRE PREMIER. — La Compagnie des chemins de fer du Nord	5
--	---

Intervention des pouvoirs publics dans l'exploitation des réseaux concédés. — Le cahier des charges. — Les tarifs et la raison de leur multiplicité. — La ligne de conduite suivie par la Compagnie du Nord pour la confection de ses tarifs et les conséquences qui en résultent pour l'étude poursuivie.

CHAPITRE II. — Les embranchements des Compagnies mi- nières de houille	13
---	----

Construction. — Entretien. — Exploitation. — Droits des pouvoirs publics. — Chemins de fer miniers.

CHAPITRE III. — Le transport des houilles par fer dans la région du Nord	34
---	----

Tarifs intérieurs de la Compagnie des chemins de fer du Nord. — Tarifs de cette Compagnie communs avec les autres Compagnies.

DEUXIÈME PARTIE

LES HOUILLÈRES DANS LEURS RAPPORTS
AVEC LA BATELLERIE

CHAPITRE PREMIER. — La batellerie du Nord depuis l'époque de la création des chemins de fer jusqu'à nos jours. . .	49
CHAPITRE II. — Le fret	54
Les variations du fret. — Le prix de revient pour le transport d'une tonne de houille. — Le budget du marinier.	
CHAPITRE III. — Le transport des houilles par eau dans la région du Nord	60
Les affréteurs. — La Chambre d'Affrètements des houillères du Nord et du Pas-de Calais. — Les syndicats de batellerie.	
CHAPITRE IV. — Amélioration projetées dans le régime de la batellerie du Nord	72
Le canal de Saint-Quentin. — Le canal du Nord. — Les attentes des mariniers aux rivages houillers. — Les bons de chargement. — La proposition de loi de M. Allemane, député.	

TROISIÈME PARTIE

LE TRANSPORT DES HOUILLES PAR FER ET
PAR EAU DANS LA RÉGION DU NORD

CHAPITRE PREMIER. — Etat de la discussion	89
CHAPITRE II. — Les prix respectifs des deux modes de transport.	93
Comparaison. — Le rapport de M. Gruner au Congrès international de navigation de Dusseldorf en 1902 et la conclusion qu'il y a lieu d'en tirer.	

	Pages
CHAPITRE III. — Les avantages économiques que présente la voie ferrée	105
Fixité du prix de transport. — Facilité et diffusion des communications. — Rapidité des échanges. — Fractionnement des commandes. — Influence sur le crédit.	
CONCLUSION.	111

Imp. J. Thevenot, Saint-Dizier (Haute-Marne).
